aero JOURNAL HORS-SERIE
Sept. - Oct. 2018

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

HS N° 31

P38 LIGHTNING

un magazine des éditions caractère

P38 LIGHTNING

PAR GUY JULIEN

Profils couleur **Rodrigoo Barraza** // Plans **Hubert Cance** // Couverture **Piotr Forkasiewicz**

En couverture : Le Colonel Harold Rau (79th FS, 20th FG) escortant des B-17 à bord de son P-38 J en 1944.

Sauf mentions contraires, toutes photos : US Nara et archives américaines.

P.03 0 INTRODUCTION

P.04 1 UNE ÉTOILE & DES HOMMES

P.10 2 « YIPPEES » !

P.30 3 1942-1943 RIPOSTE DANS LE PACIFIQUE

P.46 4 1942-1943 OFFENSIVES EN MÉDITERRANÉE

P.62 5 1943-1945 LA ROUTE DE BERLIN

P.96 6 1943-1945 FLAMMES SUR L'ASIE

P.110 7 CONCLUSION

P.111 8 ANNEXES

Aérojournal Hors-Série n°31
Septembre - Octobre 2018

ISSN : 2103-7922
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 100 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
contact@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Fondateur C-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Service commercial E. Taurand
Direction artistique A. Gola
Infographie M. Mioduszewska, N. Belivier

Service des ventes et réassort :
à Juste Titres 04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B-1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en Europe par / Printed in Europe by :
Rivadeneyra, Madrid, Espagne

Retrouvez-nous sur Facebook :
www.facebook.com/aerojournal.magazine

© Copyright Caraktère.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contre-façon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

INTRO-DUCTION

Certains avions sont emblématiques de l'entreprise qui les a produits ou reflètent le caractère d'un bureau d'études. D'autres sont à l'image du pays ou de l'époque qui les a vus naître. Rares sont ceux à pouvoir prétendre endosser l'ensemble de ces symboliques. Le Lightning est l'un d'eux.

Ce chasseur bimoteur, bipoutre et bi-dérive doit à ce dessin d'avoir toujours pu être identifié précisément sur n'importe lequel des théâtres des opérations où il a été engagé. Une partie de sa renommée provient sans doute de là. Le reste est le fruit de la rencontre entre une technologie d'avant-garde, un design hors-du-commun et cette génération de jeunes aviateurs « à qui le destin avait fixé rendez-vous ». Issu d'une étude lancée en 1937 visant à doter l'USAAC d'un intercepteur à hautes performances, et donc développé avant la guerre, le P-38 a été construit à 10 037 exemplaires pendant toute la durée du conflit. Sa production a été déclinée en dix versions principales, huit destinées aux missions de chasse (P-38) et deux à la reconnaissance (F-4 et F-5), faisant ainsi du Model 22 de Lockheed l'un des appareils les plus évolués mais également parmi les plus polyvalents de son temps.

Intercepteur « pur » à l'origine, il devient par un étonnant retournement de situation un escorteur à long rayon d'action, un chasseur de nuit, un chasseur-bombardier et un avion leader. Il sert dans un même temps à la reconnaissance stratégique. Cependant, il se révèle également performant dans d'autres tâches, en réalisant par exemple des prises de vue à basse altitude, des missions de guerre électronique ou des vols météo. Il a en outre donné naissance à des prototypes stratosphériques (XP-49) et de chasse lourde (XP-58). Ces études demeureront sans suite, à l'instar de diverses expérimentations destinées à faire du « 38 » un transport sanitaire rapide, un remorqueur de planeur, un « strafer », un torpilleur, ou encore pour l'équiper de skis ou le rendre ravitaillable en vol !

Employé sur tous les fronts où combat l'Amérique, il a vu ses qualités de chasseur pleinement reconnues en Méditerranée et dans le Pacifique. Elles ne le seront en revanche que partiellement en Europe où sa carrière se révèle finalement la plus courte et la moins flamboyante. Si l'on s'en remet aux seules statistiques 22 *Fighter Groups* dotés de Lightning ont été créditées de 3 785 victoires aériennes. Ce total place le bimoteur de Lockheed au troisième rang des « top scorers » américains derrière le P-51 et le F6F. 163 de ses pilotes ont accédé au statut d'as parmi lesquels les deux premiers du classement allié (côté occidental) Richard Bong et Thomas McGuire. Statistiquement encore, et s'il l'on s'en tient à la seule dimension du combat aérien, toute affectation à une unité équipée de P-38 dans le secteur méditerranéen ou le Pacifique s'est soldée par une victoire : en d'autres termes, il y a eu sur ces deux fronts majeurs autant de victoires remportées par des Lightning que de pilotes ayant volé dessus !

D'un coût unitaire d'environ 97 000 dollars, représentant trois fois celui d'un Hellcat, le P-38 a été un investissement coûteux mais qui s'est révélé indispensable à l'effort de guerre. L'USAAF lui doit en effet d'avoir repris l'avantage sur ses adversaires en 1942 et 1943, avant que le Mustang ne vienne finir le travail, sans jamais toutefois éclipser son aîné. Impulsé en 1940 par une commande franco-britannique, le succès du Model 22 demeure avant tout domestique. Bien que testé durant le conflit par des belligérants comme par des pays neutres, seul un nombre réduit de F-4 et de F-5 a connu effectivement un emploi opérationnel sous les cocardes françaises et australiennes.

Aussi extraordinaire qu'il ait pu être, le P-38 n'était pour autant pas exempt de défauts, au moins dans ses premières versions. Bimoteur, il demandait beaucoup de travail aux équipes de maintenance. Quoi qu'il en soit grâce à leurs bons soins et a ses qualités, le Lighning s'est imposé comme un acteur de premier plan lors second conflit mondial, au point de demeurer aujourd'hui encore une référence incontournable dans l'histoire de l'aviation militaire. ■

& UNE ÉTOILE DES HOMMES

Aux États-Unis, dans le contexte troublé des années 1930, de petits constructeurs aéronautiques tentent d'exister à l'ombre des quatre grands d'alors que sont Curtiss, Douglas, Boeing et Martin. L'une de ces « start-ups » californiennes se distingue alors par son esprit novateur et la qualité de ses productions. Il s'agit de la Lockheed Corporation, établie à Burbank, dans la banlieue de Los Angeles.

Créée en 1912, la petite entreprise se spécialise après la Grande Guerre dans la production d'avions de transport rapide, précurseurs de l'aviation d'affaires actuelle. Nés durant une période de prospérité et dans un pays en paix, ces appareils de luxe connaîtront pour un nombre significatif d'entre eux (Vega, Orion, Sirius) une fin toute différente en servant sous les couleurs républicaines pendant la guerre civile espagnole. C'est donc par la bande que la Lockheed passe, au milieu des années 1930, du dieu Hermès qui l'a guidée jusqu'alors au dieu Mars qu'elle va désormais s'appliquer à servir de plus en plus directement.

En fait, cette évolution vers la sphère militaire se réalise dès 1931 avec le YP-24. Conçu par l'ingénieur Robert Woods ce monoplan biplace de chasse et d'attaque au sol ne connaît sur le moment aucun succès. Il renaîtra cependant trois ans plus tard sous la forme du Consolidated P-30 ou A-11, que l'USAAC acquiert à 60 exemplaires.

▲ Le prototype YP-38 testé dans la soufflerie de Langley Field.

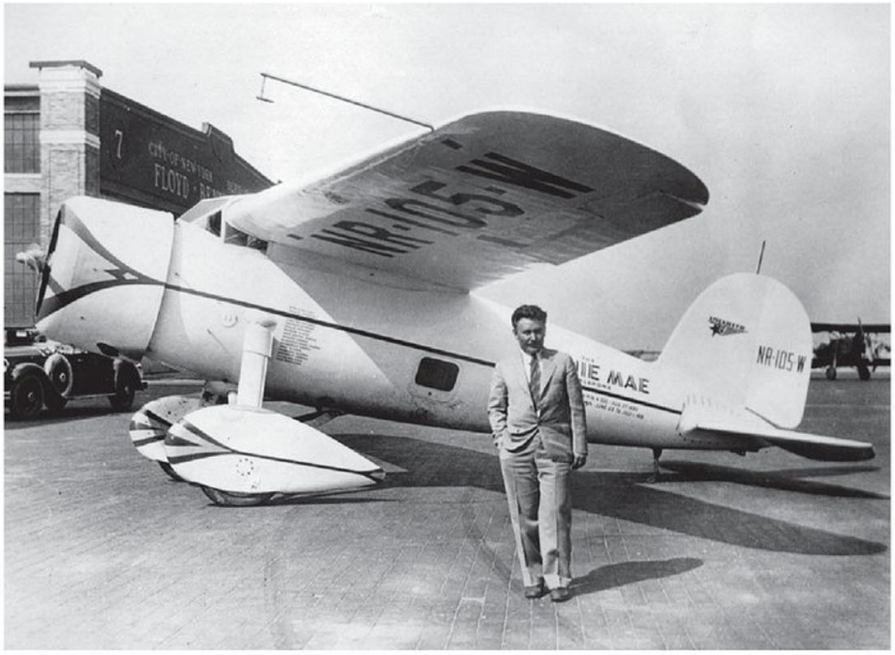
Entretemps, la Lockheed a été repris pour 40 000 dollars par un petit groupe d'investisseurs rassemblés autour des frères Gross, Robert et Courtland. À la fratrie Loughead (devenu Lockheed pour l'état civil en 1934) qui avait été à l'origine de la firme, succède donc celle des Gross qui va assurer son succès. Comme avant lui Allan Lockheed, c'est Robert Gross qui s'impose comme la figure de proue d'une Lockheed Aircraft Corporation,

▲ Les frères Loughead aux commandes d'une production maison (hydravion F-1) à la fin de la Grande Guerre. Créateurs de l'entreprise, c'est la déformation de leur nom qui a donné « Lockheed ».

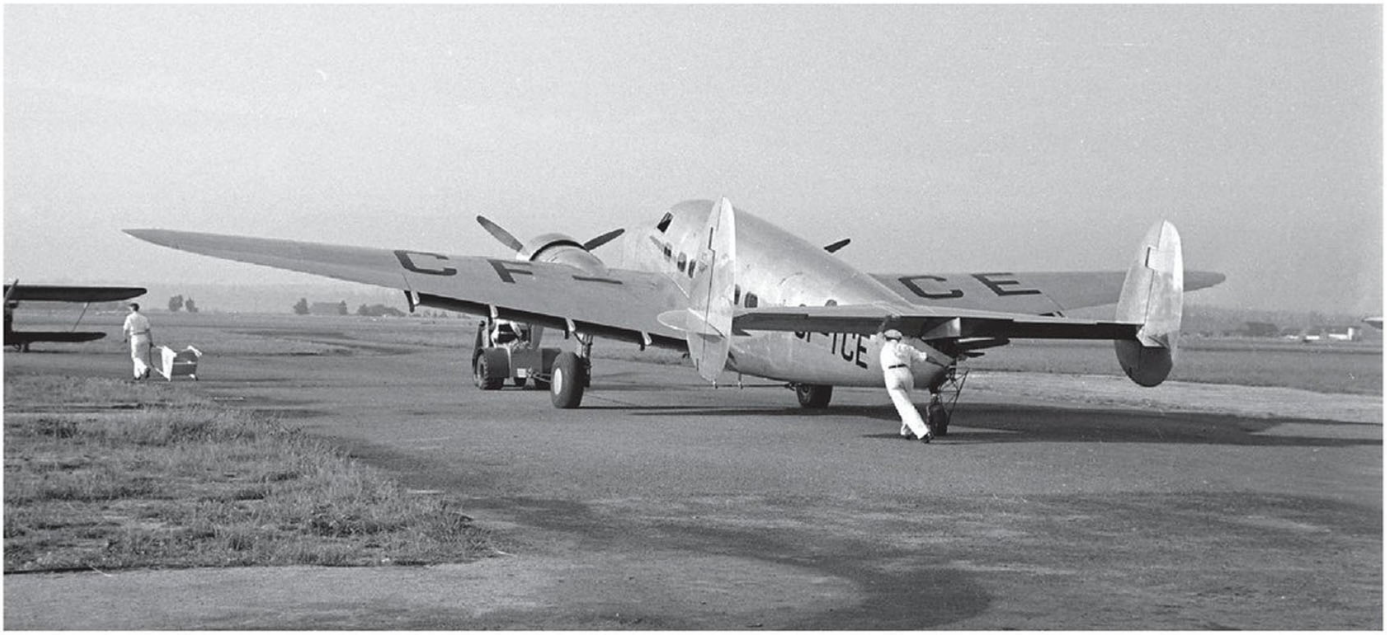
dont il prend la tête en 1934 pour la conserver pendant près d'un quart de siècle.
Si le nom et le siège social demeurent, tout le reste change, à commencer par le bureau d'études. Les financements étant désormais assurés, un nouvel esprit maison s'instille peu à peu. De ce point de vue, la Lockheed qui émerge de sa léthargie au milieu des années 1930, notamment avec le Model 10 Electra, peut effectivement être regardée comme une entreprise à la fois nouvelle et innovante.
Décliné en plusieurs versions, l'Electra est vendu à 149 exemplaires à des opérateurs civils et militaires. Au-delà de ce succès commercial, il établit les standards d'une marque qui, du Lightning jusqu'au Constellation, n'y dérogera plus. Au Model 10 succède le 12 qui en est dérivé. Il dispose d'une silhouette affinée et de moteurs plus puissants. Confronté à une concurrence sévère, en particulier celle du Model 18 de Beechcraft plus polyvalent, l'Electra Junior ne connaît pas le succès de son aîné. La réussite en demi-teinte du Junior pousse d'ailleurs le constructeur, qui s'est définitivement attaché les services de l'ingénieur et designer Kelly Johnson, à penser un Model 14 version agrandie du 12 qui se positionnerait sur un segment intermédiaire entre le Beech 18 et le Douglas DC-3. Le projet Super Electra est déjà bien avancé quand, à la fin de l'hiver 1937, l'USAAC publie un appel d'offres auquel répond l'entreprise californienne. C'est l'acte de naissance du P-38 !

La quadrature du cercle

Le projet porté par le constructeur de Burbank s'inscrit à la confluence de querelles doctrinales qui agitent alors les cercles aéronautiques.
Après avoir dans le sillage de l'Italien Douhet, de l'Anglais Trenchard et de l'Américain Mitchell, qui consacre l'avènement du bombardier à vocation stratégique, les états-majors s'interrogent sur le rôle et le devenir d'une aviation de chasse. Doit-on continuer à se doter d'appareils légers monomoteurs ou alors d'engins plus lourds, voire très lourds et à usages multiples ?
En matière de chasse lourde les données de l'équation apparaissent très complexes. La supériorité du monomoteur, qui sera affirmée durant la Seconde Guerre mondiale, ne fait pas alors pas figure d'évidence. Le bimoteur et le biplace de chasse, ces deux caractéristiques pouvant être ou non conjuguées, vont donc trouver leur place au sein des flottes de combat des principaux (et futurs) belligérants.
Compte-tenu de sa situation géographique et de ses difficultés budgétaires héritées de la crise de 1929, on aurait pu penser que l'Amérique de Roosevelt se serait tenue à l'écart de cette course aux armements. Pourtant, l'USAAC qui expérimente alors le YB-17 s'intéresse aussi à un « antidote ». De cette réflexion toute théorique portant sur un *Bomber Destroyer* va naître le Bell XFM-1 Airacuda. Celui-ci est déclaré vainqueur sur le fil du rasoir lors de la compétition qui l'oppose dans le cadre de la fiche-programme X-604 au projet de la Lockheed désigné XFM-2.
L'idée qui préside au lancement du programme est d'utiliser comme armement principal deux canons T-9 Madsen de 37 mm. Cette exigence implique de disposer d'un avion suffisamment imposant pour mettre en œuvre une telle artillerie. À Burbank on planche donc sur un bimoteur de facture classique prévu pour recevoir les nouveaux propulseurs Allison V-1710. D'abord désigné XPB-3 (*Experimental Poursuit Biplace*), l'appareil devient le XFM-2 (*Experimental Fighter Multi Seats*). Outre l'apparition du terme *Fighter* dans la nomenclature de l'USAAC, l'appareil bi-dérive dont une maquette partielle est réalisée en 1936 se distingue par son armement puissant. Il est notamment constitué des deux canons de 37 mm montée en tourelles, l'une étant prévue à l'avant du fuselage, la seconde en position dorsale. L'autre caractéristique originale de la machine réside dans son train tricycle qui constitue alors une grande nouveauté. Faisant néanmoins preuve de beaucoup plus d'audace conceptuelle avec son XFM-1 et ses moteurs propulsifs Allison V-1710-9 turbocompressés, Bell emporte l'adhésion des militaires. Pourtant, avec l'énorme Airacuda, presque aussi lourd et quasiment aussi grand qu'un B-18, ils s'engagent dans une impasse. Après qu'une douzaine d'appareils de présérie a été construite, l'Army jette finalement l'éponge en 1939, après avoir perdu dans l'affaire la bagatelle de 3,6 millions de dollars.
À cette époque, l'Airacuda n'a plus guère d'intérêt comparé au très prometteur XP-38 de Lockheed qui s'affirme comme la solution d'avenir.



▼ Le Lockheed Vega, première vraie réussite commerciale de la firme. Un avion très moderne à la fin des années 1920, qui positionne Lockheed à l'avant-garde de la conception aéronautique américaine.



▲ Le Model 18 constitue une gamme intermédiaire entre le Beechcraft 18 et le DC-3. Contemporain du YP-38, tous deux portent la marque de l'ingénieur Kelly Johnson.

La naissance d'une légende

En 1937, alors que l'Espagne est à feu et à sang et qu'à l'autre bout la planète le conflit sino-japonais s'est rallumé, une évidence s'impose : dans la future guerre qui s'annonce déjà, le bombardier tiendra comme prévu un rôle prépondérant.

Vu depuis Washington, cette situation pour conforme qu'elle soit avec les attentes des hauts dignitaires de l'USAAC, conduit à s'interroger sur la vacuité des moyens alors disponibles susceptibles de s'opposer à ces nouvelles menaces. Même si la génération suivante d'appareils de combat constituée par les Seversky P-35 et les Curtiss P-36 s'apprête à entrer en service, le chasseur standard américain demeure le… Boeing P-26 ! Équipé d'un train fixe et d'un cockpit ouvert aux quatre vents, le Peashooter, dont l'armement est réduit à deux mitrailleuses, se traîne péniblement à 370 Km/h. Bref, c'est un peu limite, et ça fait désordre !

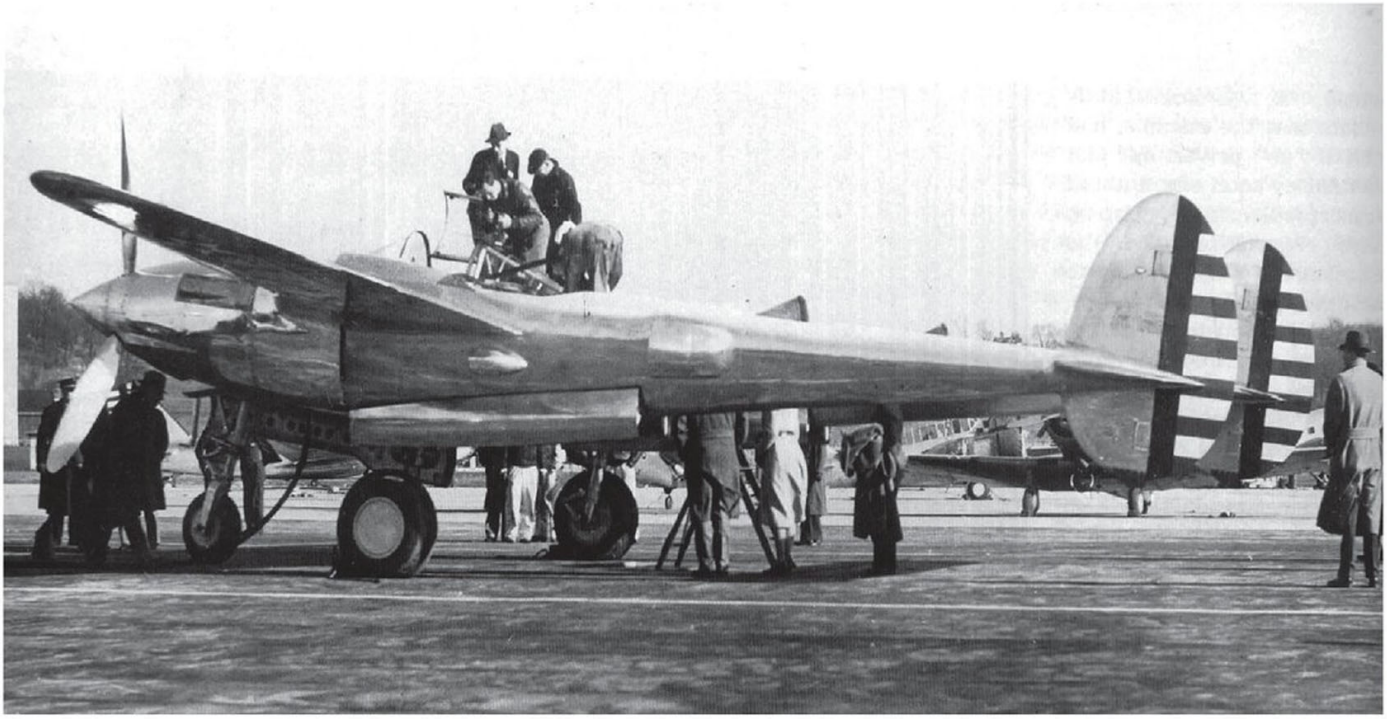
Aussi, d'aucuns ont pu considérer la fiche programme X-608 émise en février 1937 comme déraisonnable, tant les performances requises du futur avion de *Pursuit* semblent relever de la science-fiction ! La vitesse maximale est en effet fixée 580 km/h à 6 000 mètres (20 000 pieds) et 467 km/h au niveau de la mer. L'appareil doit en outre pouvoir tenir cette allure pendant au moins une heure d'affilée ! Capable de décoller en moins de 700 mètres, il ne devra pas mettre plus de 6 minutes pour atteindre les 20 000 pieds, soit un taux de montée initial de 1 000 mètres par minute. Celui-ci est à comparer aux 240 mètres par minute d'un P-26 au meilleur de sa forme.

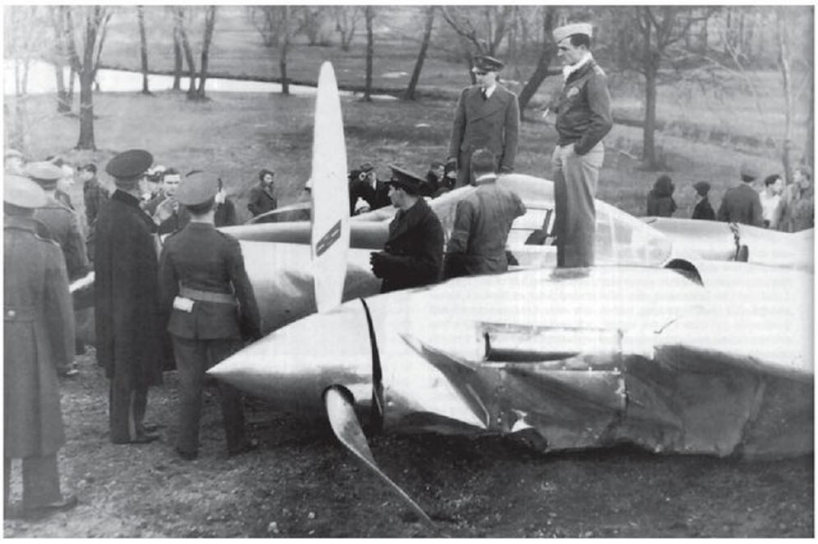
Très rapidement, tous les constructeurs approchés estiment le challenge hors de leur porté. Les seuls qui s'alignent sont Vultee et Lockheed, et ils en arrivent à la même conclusion. Il est impossible en l'état d'approcher les performances attendues avec un seul moteur, fût-il le nouveau V12 produit par Allison. En effet, bien que destiné à bénéficier de l'installation du turbocompresseur améliorant considérablement ses performances en altitude, le V-1710 demeure limité par ses 1 000 cv de puissance nominale. Qu'à cela ne tienne ! On en installera deux, reste à dessiner le support ! L'USAAC entérine ce choix mais continue néanmoins à rechercher une formule plus légère. Elle lance une fiche programme pour un monomoteur doté du même propulseur et d'un armement similaire. Cet appel d'offres, le X-609, qui donnera naissance au Bell P-39, est émis le 19 mars 1937 un mois après le X-608.

Les bureaux d'études de la Vultee et de la Lockheed sont donc à la recherche du dessin le mieux adapté à un intercepteur bimoteur d'avant-garde. Rapidement un consensus s'établit sur la formule monoplace ; pour lew reste les jeux restent ouverts. Vultee s'oriente avec son projet XP-1015 vers une formule traditionnelle évoquant à la fois les « *racers* » et le Dornier Do 17. Le bureau de Lockheed hésite au contraire entre plusieurs configurations, qui vont du très conventionnel au très novateur, en mixant moteurs tractifs et propulsifs ou même en les combinant.

Le compromis qui est finalement retenu garantit dans l'optique de ses concepteurs un rapport poids/puissance et une finesse inégalée. Cette volonté d'accroître la puissance en allégeant la structure se traduit par la suppression pure et simple du fuselage. S'y substitue une nacelle centrale où le pilote prend place et à l'avant de laquelle sera concentrée un armement puissant constitué autour du canon Madsen de 23 mm. De chaque côté de la nacelle s'étirent deux fuseaux

▼ À la fin des années 1930, la recherche du meilleur chasseur lourd ou escorteur à long rayon d'action donne naissance au Bell YFM-1 Airacuda, un appareil aussi lourd qu'un B-18 !





▲ Ci-dessus : Le XP-38 ne volera qu'environ 11 heures. Il casse à l'atterrissage au terme d'une traversée transcontinentales des États-Unis bouclée en févier 1939.

▲▲ En haut : La réponse de Lockheed : le magnifique XP-38 ! Sans doute le plus beau spécimen de toute la lignée à laquelle il donnera naissance.

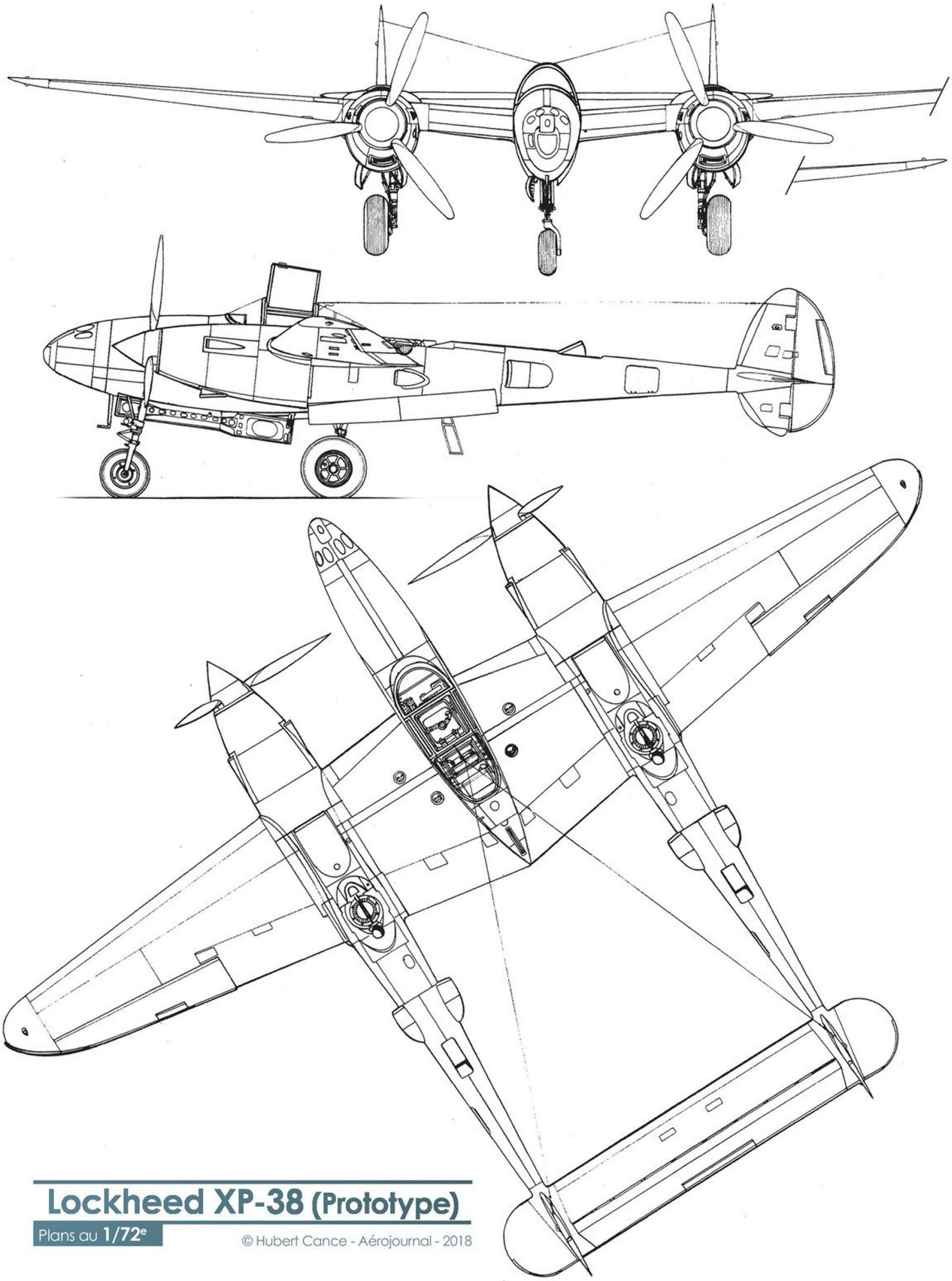
moteurs particulièrement bien profilés. Sur leur partie médiane seront installés les turbo General Electric B-1 à l'arrière desquels viendront prendre position les écopes des radiateurs. Reliées par un plan horizontal sur lequel seront montés les gouvernes de profondeur les extrémités de ces deux poutres – boom en anglais – recevront une dérive supportant les gouvernes de direction. La voilure très aérodynamique inspirée de celle du Model 14 doit beaucoup au talent de Kelly Johnson. Dans la partie intérieure de chaque demi-ailes entre les moteurs et le poste de pilotage sont installés des réservoirs de grande capacité. La formule tricycle est consacré à la suite de l'option déjà prise avec le XFM-2. La jambe supportant la roue avant se rétractera dans la nacelle centrale, celles du train principal dans chacune des deux poutres.

Telle est l'épure du Model 22 que la firme de Burbank livre à l'USAAC. Un test en soufflerie réalisé au moyen de maquettes en bois oppose alors les projets Lockheed et Vultee. Le concept porté par Hal Hibbard et Kelly Johnson emporte l'adhésion des militaires. Désormais requalifié XP-38, il fait l'objet d'une commande immédiate. Le contrat AC-9974 conclu en juin 1937 prévoit la construction d'un prototype ; un budget : 163 000 dollars. Chez Lockheed, une équipe réduite s'attelle immédiatement à la réalisation d'un modèle unique. Il s'agit d'un ouvrage qui par bien des aspects rappelle celui d'un atelier de haute couture. Le résultat va se révéler à la hauteur des efforts déployés et des dépenses engagées. La firme s'est en effet mise en danger en investissant sur ses fonds propres plus de 760 000 dollars dans l'aventure. Roulé hors de son hangar le 31 décembre 1938, le XP-38 S/N 37-457 apparaît d'emblée comme une parfaite réussite esthétique. Outre un aspect très futuriste, l'appareil lustré et poli autant qu'il est possible révèle des formes d'une pureté incomparable et d'une fluidité totale, grâce notamment à un nouveau procédé de rivetage sans aucune aspérité.

Après une brève séance photo, le Model 22 est démonté pour être transporté de nuit à une centaine de kilomètres à l'est de Los Angeles. Il gagne par la route et sous escorte armée le terrain d'essais de March Field situé à proximité de San Bernardino. Faute d'un pilote d'usine qualifié et sans doute aussi de par la volonté des militaires, qui veulent conserver la haute main sur un projet sensible, un aviateur de l'USAAC est retenu pour conduire la campagne d'évaluation. Le choix se porte sur le *1st Lieutenant* Benjamin Kelsey qui n'est autre que l'un des corédacteurs de la fiche programme X-608 (avec le *1st Lieutenant* Gordon Saville) !

Affecté depuis près de cinq ans à la *Material Division* de Wright Patterson Airfield, Kelsey, outre ses qualités de pilote, peut se prévaloir d'un diplôme d'ingénieur obtenu auprès du fameux MIT. À ce titre, il a participé à la mise au point du V-1710, moteur dont est précisément doté le prototype de Lockheed. Associé de longue date aux programmes *Interceptor*, concept autant technique que politique dont il aurait a été l'instigateur, sa désignation apparaît donc comme plus que logique et judicieuse.

La prise en main débute dans la seconde quinzaine de janvier par des essais de roulages à grande vitesse et de freinages. Ces derniers ne sont pas sans risques puisqu'ils occasionnent une sortie de piste entraînant des dommages légers au prototype. Réparé, celui-ci est fin prêt le 27 janvier 1939. Ce jour-là, Kelsey arrache pour la première fois un P-38 à l'attraction terrestre.



Lockheed XP-38 (Prototype)

Plans au 1/72e

© Hubert Cance - Aérojournal - 2018

Mais sitôt après le décollage, un grave incident survient ! Résultant de l'arrachement presque complet d'un volet, d'importantes vibrations sont immédiatement ressenties par le pilote. Parvenant à conserver le contrôle de l'appareil, celui-ci réussit à ramener l'oiseau blessé au nid. L'analyse du vol est rapidement faite et les causes du problème sont identifiées. Les attaches en aluminium utilisées ont cédé. Sur le champ, on leur en substitue donc d'autres, usinées en acier. Le programme peut ainsi se poursuivre sans retard. Le deuxième vol qui se passe sans problème permet d'entrevoir en partie le potentiel de la nouvelle machine. Les moteurs Allison turbocompressés conférent au XP-38 une emprunte sonore extrêmement réduite, contrastant avec la fantastique impression de puissance qu'il dégage lors de ses évolutions à basse altitude. Quand Kelsey boucle sa cinquième heure sur le 37-457, un constat s'impose : l'appareil est beaucoup plus performant que prévu ! Il a en effet pulvérisé presque sans le vouloir la barrière symbolique des 400 mph pour être chronométré à 20 000 pieds à 413 mhp, soit 665 km/h. C'est alors l'avion militaire le plus rapide du nouveau monde et sans doute aussi pour quelques temps de l'ancien. Côté pile outre les faiblesses du circuit de freinage, une certaine instabilité longitudinale a été notée. Par ailleurs, des problèmes de surchauffe moteur dus à l'inadaptation du système de refroidissement ainsi que des vibrations suspectes ont été détectées. Préoccupantes, ces dernières surviennent à grande vitesse en affectant les dérives et plus généralement l'ensemble du secteur arrière de la machine. En outre, l'ergonomie du poste de pilotage demande à être améliorée. Ces petits riens ne sont toutefois pas de nature à remettre en cause ni même à ralentir un programme qui a plus que jamais le vent en poupe. Impressionné par les performances de son nouveau jouet le *General* Henry Arnold commandant l'USAAC décide de frapper un grand coup.

Il s'agit ni plus ni moins que de traverser les États-Unis d'est en ouest. Cette transcontinentale est avant tout une course contre la montre qui, dans l'esprit de ses promoteurs, doit mettre en lumière la vélocité exceptionnelle du nouvel appareil. Le 11 févier 1939, Benjamin Kelsey s'envole donc de March Field en Californie pour gagner d'une traite la piste d'Amarillo au Texas situé à un peu plus de 1 600 Kilomètres de son point de départ. Ravitaillé, le XP-38 s'élève ensuite au-dessus des grandes plaines afin gagner le centre d'essais de Wirght Field, près de Dayton, dans l'Ohio, représentant une nouvelle étape de de 1 800 km. Sur place Kelsey est accueilli par Arnold en personne qui le félicite chaleureusement et l'incite à terminer son périple en gagnant Mitchell Field prés de New York à 1 000 kilomètres de là. Une nouvelle fois tout se passe bien jusqu'à ce que le bimoteur décroche en finale pour s'écraser à peu de distance de son aérodrome de destination. L'enquête conclura à un givrage simultané des carburateurs...

Le pilote est indemne mais l'avion, le plus beau sans doute de toute la lignée, patiemment construit à la main pendant 18 mois, pour un coût réel de plus de 900 000 dollars, est irrécupérable. Il doit être envoyé à la casse 16 jours seulement après avoir pris l'air pour la première fois, avec à son actif à peine 11 heures de vol.

Mais l'essai se révèle concluant. Malgré ou à cause de sa fin spectaculaire, le prototype fait la une des journaux qui déplorant l'accident insistent sur les performances extraordinaires du nouvel appareil qui a couvert en 7h45 minutes une distance de 3 800 Kilomètres, à une moyenne de 550 km/h et en enregistrant dans le sprint final des pointes 675 km/h. Arnold a donc réalisé un brillant « coup de com' ». Plus personne désormais qu'il soit ami, ennemi, membre du congrès ou contribuable ne pourra ignorer quoi que ce soit des caractéristiques exceptionnelles du nouvel avion américain, et nul n'osera donc s'opposer à sa mise en production. ■

Un YP-38 en vol d'essai... la pureté des formes !

« YIPPEES » !

Le XP est donc mort, vive le YP-38 ! Désigné Model 122, ce dernier se présente comme une variante de présérie dont 13 exemplaires sont commandés le 27 avril 1939. Avec les « Yippees » (phonétique de « YP » désignant chez Lockheed d'abord la présérie puis par extension l'ensemble des P-38 produits) commence réellement l'histoire du Lightning, dont ils vont permettre de définir le domaine de vol et d'approcher la configuration opérationnelle.

« Yippees »

Le premier YP-38 vole le 17 septembre 1940. Certains problèmes identifiés avec le prototype ont été rectifiés au niveau de cette présérie. Maîtriser les surchauffes moteur a ainsi constitué une priorité. À cet effet, un radiateur d'huile fixe bénéficiant d'un carénage profilé qui caractérisera les premiers P-38 est substitué au modèle rétractable monté sur le XP. Il en va de même du système de refroidissement moteur, dont les écopes latérales ont été redessinées afin d'en améliorer l'efficience. Pour ce même motif, la tête du General Electric B-2 est désormais placée à l'air libre. Afin d'améliorer la stabilité en lacet et de supprimer certaines vibrations des massettes sont positionnées sur l'intrados et l'extrados d'un plan fixe dont les extrémités voient leur surface majorée sur la partie située à au-delà des dérives. Au niveau du poste de pilotage peu de modifications sont enregistrées. La direction est toujours assurée par un volant entier. On passera aux trois quarts avec les séries suivantes. La position des instruments sur le tableau de bord n'est pas figée. Elle demeure variable d'un appareil à l'autre. Le pare-brise d'une seule pièce fait son apparition tout comme l'équipement radio installé à l'arrière du poste de pilotage. Les moteurs sont des Allison V-1710 -27/-29 F-2 de 1 150 cv chacun qui se substituent aux -11/15 C-9 du prototype. Les nouveaux propulseurs dont l'architecture a été revue avec en particulier un changement de position du vilebrequin contribuent à modifier la silhouette de l'appareil en dégradant un peu son aérodynamisme.

Les performances enregistrées aux essais s'en ressentiront. La vitesse de pointe passe en effet de 665 à 651 km/h et la distance franchissable de 2 237 km à 1 850 km. La vitesse ascensionnelle en revanche est meilleure pour un appareil plus léger que son prédécesseur d'environ 250 kg.
Ce n'est toutefois qu'un prêté pour un rendu, car le YP est dépourvu de dispositifs « lourds » le rendant bon de guerre comme des réservoirs auto-obturants, du blindage et surtout son l'armement et ses munitions. Celui-ci est alors prévu pour intégrer trois calibres comme sur le YP-39 : un canon T9 de 37 mm produit par Oldsmobile, deux mitrailleuses de 12,7 mm (Cal. 0.50) et deux de 7,62 mm(Cal. 0.30). En tout état de cause, cette artillerie ne sera jamais montée à ce stade de la production. Celle-ci démarre en effet vraiment avec la présérie. Si les deux premiers « Yippees » sont fabriqués quasiment à la main, les onze suivants inaugurent la chaîne dans laquelle le constructeur a décidé d'investir après une première commande publique de 66 appareils de préproduction placée en octobre 1939. Les essais des YP-38 sont conduits à Muroc puis Wright Field. Un exemplaire (le 2e produit) est placé à Langley sous l'autorité de la NACA pour des essais en soufflerie. Reste que des problèmes de compressibilité sont alors détectés. Il s'agit en fait d'un écoulement d'air perturbé sur l'extrados apparaissant à des vitesses élevées, seulement atteintes à cette époque lors des piqués. « Gelant » les commandes, ce phénomène est potentiellement mortel pour celui qui s'y trouve confronté. Lockheed essayant d'y apporter une solution expérimente avec le premier YP un système ingénieux bien qu'assez primitif de volets servo-commandés. Malheureusement le pilote d'essais Ralph Virden qui teste le mécanisme trouve la mort lors une ressource à fort facteur de charge, durant laquelle son avion se brise en plein vol. Tant pis pour la compressibilité ! Les premiers P-38 voleront donc avec une limitation en matière d'évolutions en piqué. Après être passée entre les mains des testeurs, une partie de la série est remise en juillet 1941 au 1st *Pursuit Group* de Selfridge Field, dans le Michigan, pour une évaluation. Le groupe conservera ce modèle en dotation pendant toute la guerre et se taillera avec lui une belle réputation.
Mais nous n'en sommes pas encore tout à fait là, bien que la Seconde Guerre mondiale a déjà commencé et qu'elle influence directement la destinée du P-38.

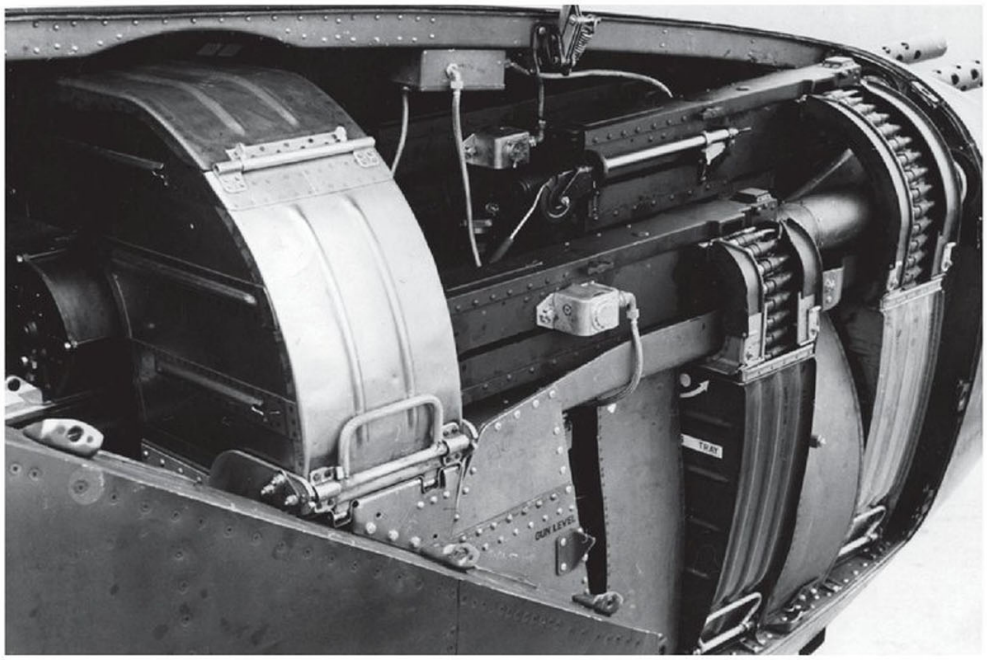
> « Je préfère un chasseur exceptionnel avec quelques maladies de jeunesse à une poubelle volante techniquement au point »
> *Lieutenant General* Carl Spaatz.

◀ Les chaînes de production de la Lockheed à Burbank photographiées en 1942.

Les « 322 »

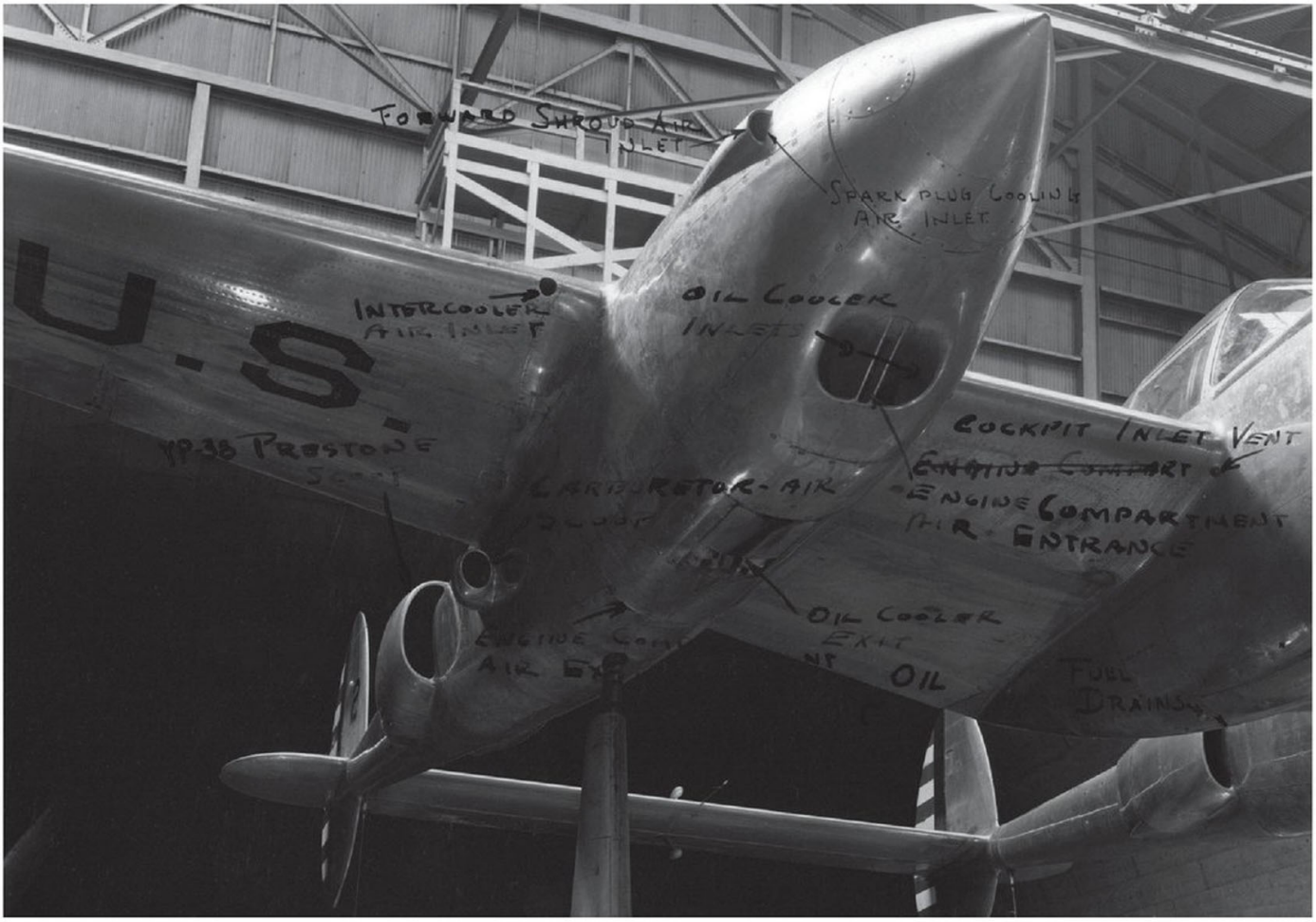
En mars 1940, la « drôle de guerre » bat son plein. Confrontées à la menace croissante d'une Luftwaffe qui monte en puissance, les commissions d'achat françaises et britanniques présentes aux États-Unis cherchent toujours aussi avidement de nouveaux matériels susceptibles d'équiper leurs unités. C'est dans ce cadre qu'elles passent en avril une commande énorme d'un montant de 100 millions de dollars. Elle porte sur 800 chasseurs bimoteurs Lockheed désignés Model 322 (F) pour France et (B) pour Britain. Le contrat (A-242) est cependant rapidement amendé. Le nombre d'appareils est limité à 667, le différentiel avec la stipulation originelle devant faire l'objet de livraisons sous forme de pièces détachées. Dans ce schéma les Britanniques se réserveraient 250 exemplaires et les français 417 !
Une transaction de cet ordre, à ce moment de la guerre, est le signe chez les acheteurs soit d'un grand élan d'optimisme soit de l'amorce d'une profonde crise de confiance. En effet, le XP-38 qui est avant tout un démonstrateur n'a pas volé plus de 12 heures et aucun YP n'est encore sorti d'atelier. Répondant à la demande du client principal, ces versions d'exportation seront dépourvues du turbo-compresseur et ne bénéficieront pas du système d'hélice contrarotative (le sens de rotation contrahoraire prévalant sur les deux moteurs). Il n'y a pas ici d'intention américaine de protéger des secrets industriels mais bien une volonté française d'éviter les retards et les difficultés techniques en choisissant de disposer le plus vite possible de ces machines, quitte à sacrifier leurs performances en altitude. Après la capitulation de la France, la Grande-Bretagne reprend le marché à son compte. Cependant, assez rapidement, elle se ravise et maintient sa commande sur 143 Model 322 seulement qu'elle désigne *Mk. I*. Le solde doit lui être livré au standard *Mk. II*, c'est-à-dire celui des P-38 E de 1941. Bons de guerres, ils doivent à ce titre être dotés de tous les équipements de série au premier rang desquels le turbo General Electric B-2. L'entrée en guerre des USA aura toutefois pour effet de de bloquer cette exportation, les 322 étant retenus au bénéfice de la seule l'USAAF. Elle les utilisera exclusivement en seconde ligne pour l'entraînement sous la dénomination RP-332 (*Mk. I*) (« R » pour *Restricted* car sans turbo ni hélices contrarotatives) ou P-322 (Mk II). *In fine*, seuls trois *Mk. I* (AF 105, 106 et 107) seront livrés aux Anglais pour expérimentation en juillet 1942 ! La contribution des Britanniques à l'histoire du P-38 est néanmoins loin d'être négligeable : c'est d'abord à leur initiative que l'USAAF adoptera comme armement principal de ses « Yippees » le canon de 20 mm HS 404 dont la licence de production est accordée à Colt.

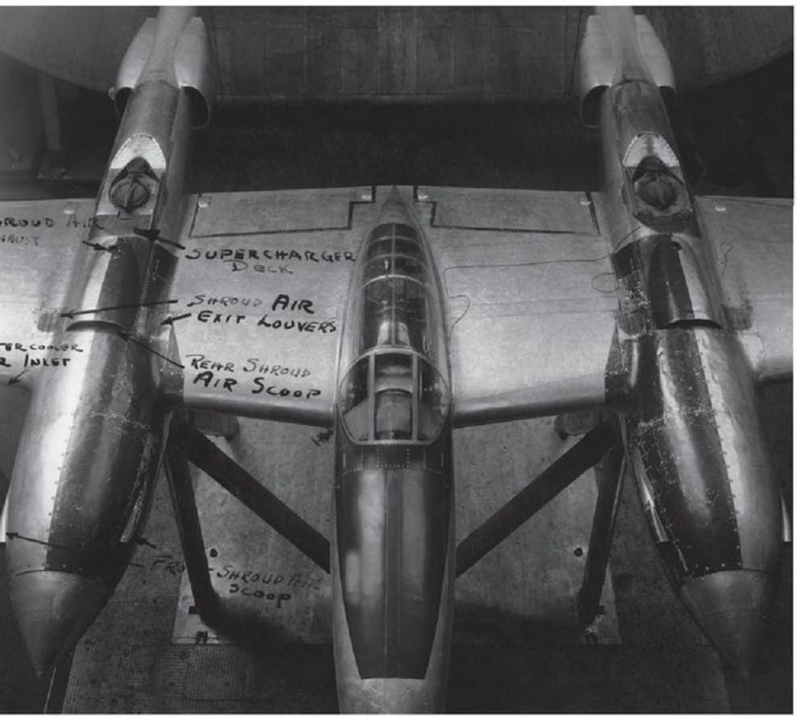
Suite p.15

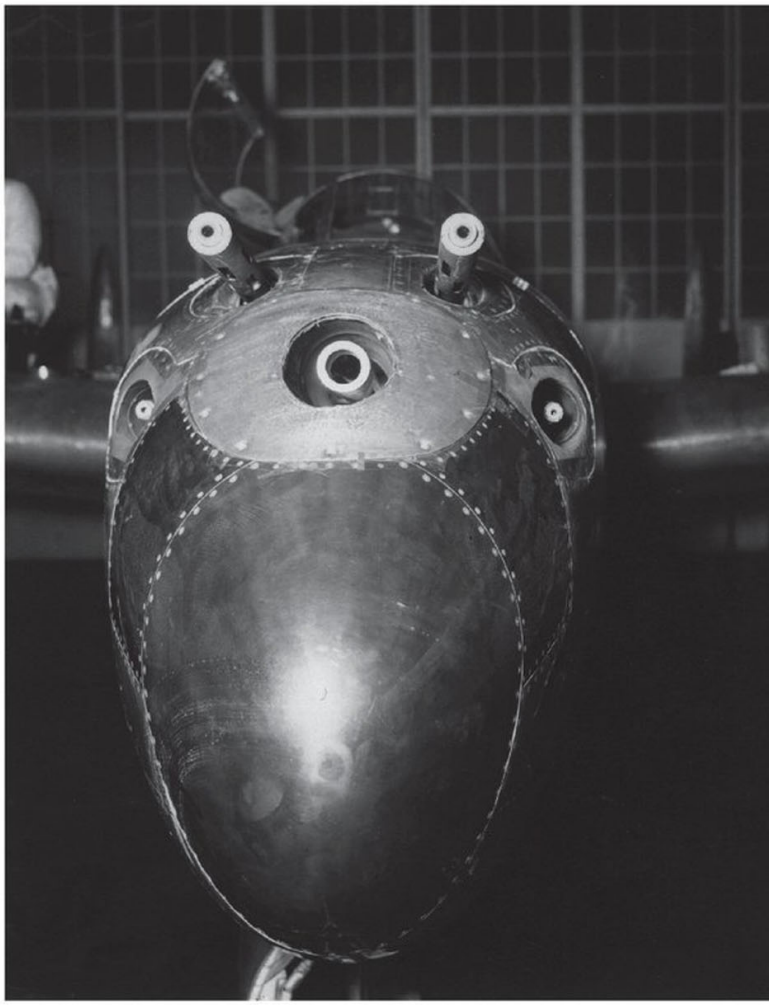


▼ Un canon de 20 mm et quatre mitrailleuses de 12,7 mm : le P-38 possède un armement puissant sans être exceptionnel. Disposé à l'avant, il est capable de délivrer des tirs groupés de 0 à 900 m sans qu'il y ait à se préoccuper de la moindre convergence.

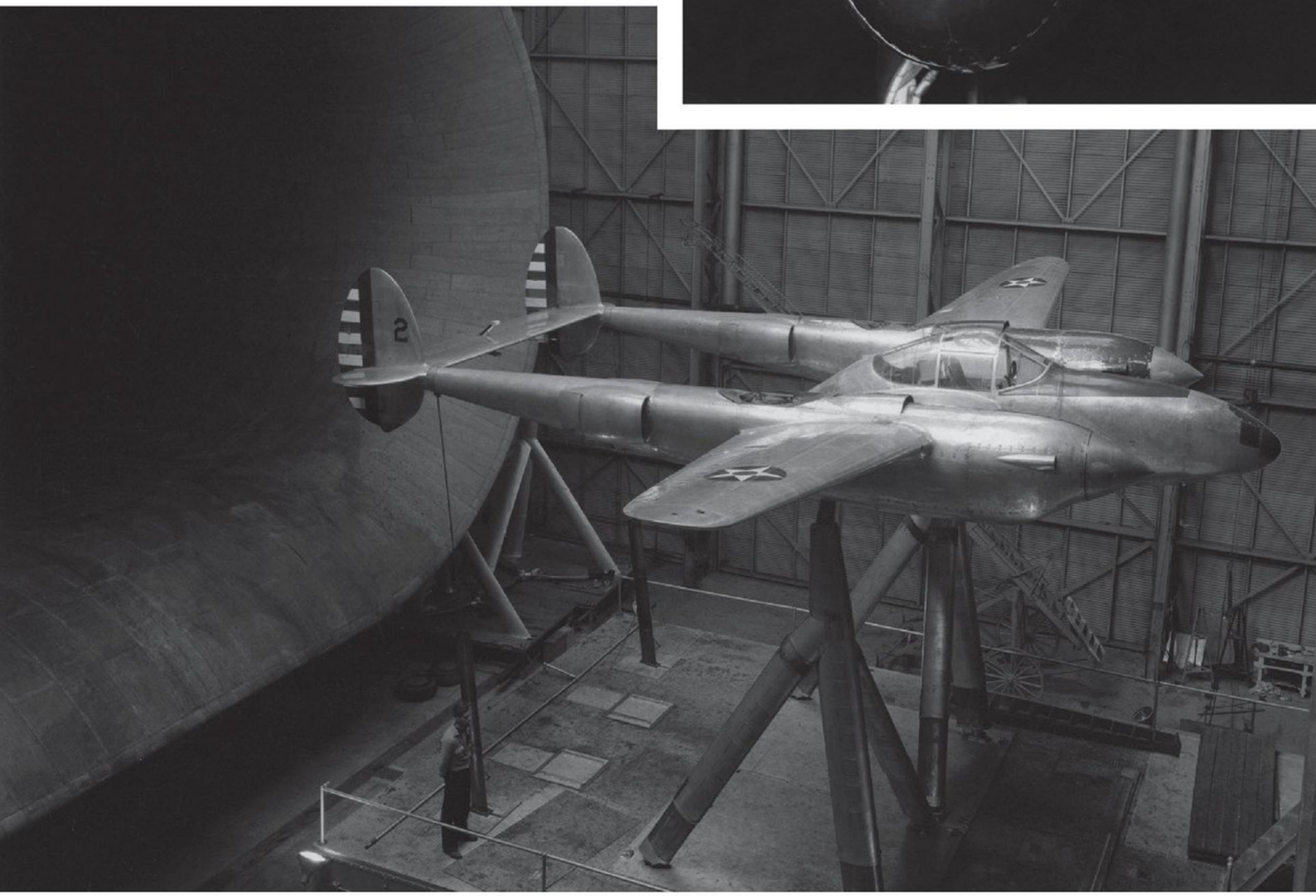
U.S.

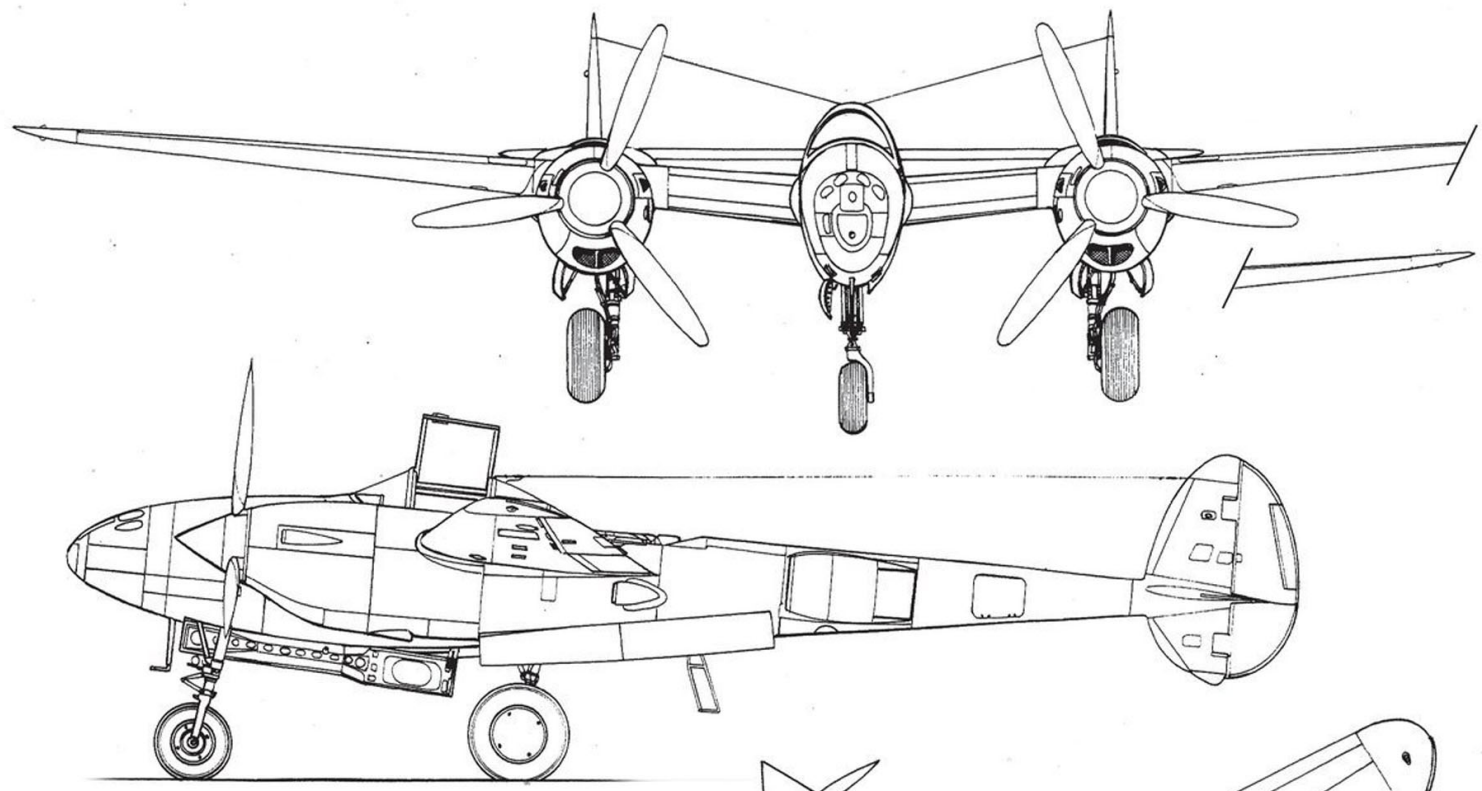

FORWARD SHROUD AIR INLET
SPARK PLUG COOLING AIR INLET
INTERCOOLER AIR INLET
OIL COOLER INLETS
U.S.
YP-38 PRESTONE
COCKPIT INLET VENT
ENGINE COMPARTMENT AIR ENTRANCE
CARBURETOR-AIR
OIL COOLER EXIT
OIL
FUEL DRAINS

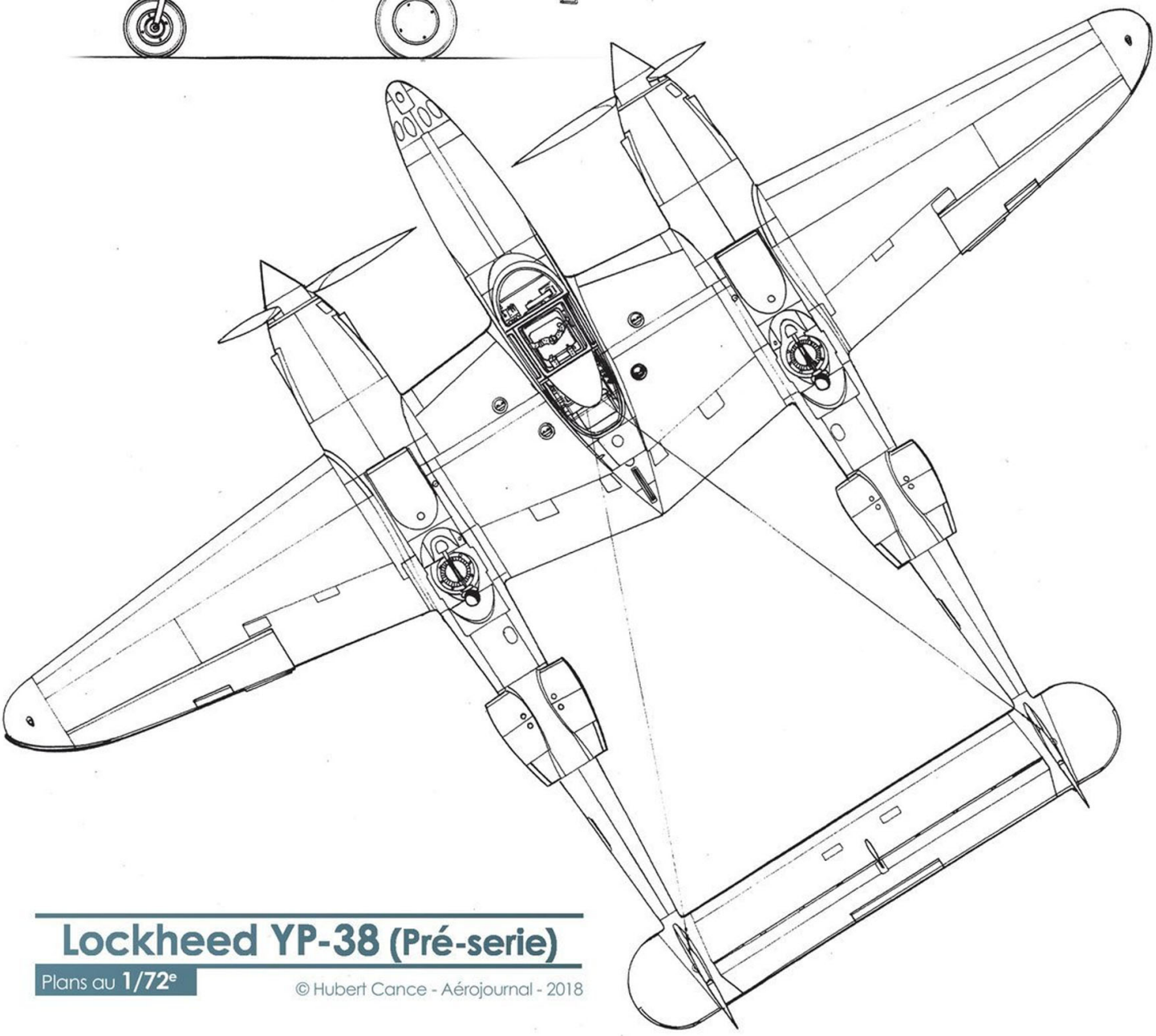




Le YP-38, successeur du XP-38, vu sous toutes les coutures alors qu'il est testé par la NACA dans sa soufflerie de Langley Field. On appréciera les lignes futuristes de l'appareil ainsi que le système particulièrement complexe d'induction servant aux refroidissements des moteurs et à l'alimentation des turbos de ces premiers P-38.







Lockheed YP-38 (Pré-serie)

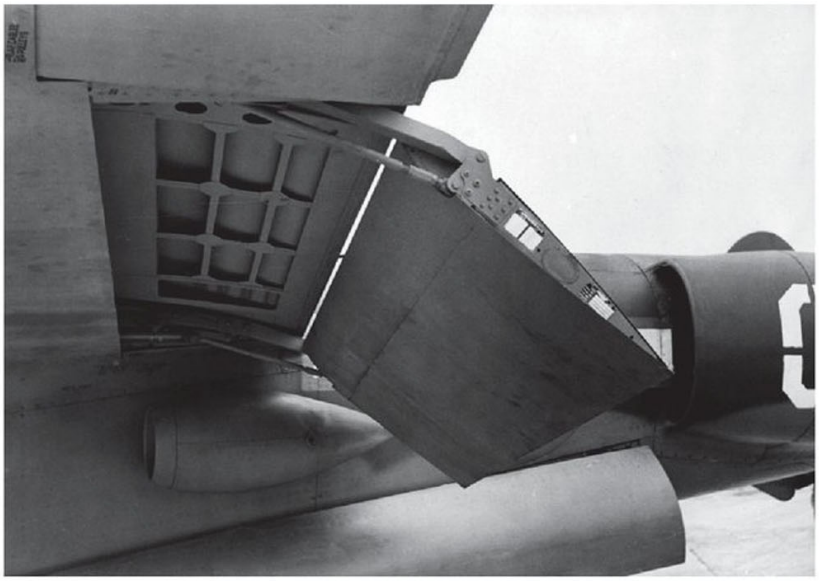
Plans au 1/72e

© Hubert Cance - Aérojournal - 2018

C'est ensuite la RAF qui après avoir songé à l'appeler « Atlanta » attribue aux appareils en commande le nom de Lightning. Repris par l'Air Force, il restera attaché à toute la lignée des P-38 étendue aux F-4/ F-5.
Après cet échec sur le marché international lié aux circonstances et non à l'avion lui-même, l'avenir des descendants du Model 22 s'inscrira presque exclusivement sous ses couleurs nationales. À ce titre, les P-38 LO constituant première tranche de préproduction commencent à être livrés à l'US Army en juin 1941, soit six mois avant Pearl Harbor !

À tâtons : P-38 LO, D et E

Le P-38 LO (pour Lockheed) s'inscrit dans la chaîne des séries limitées qui va conduire en 1942 à l'entrée en service de la première vraie version opérationnelle de la machine : le P-38 F.
29 LO sur les 66 commandés sont effectivement livrés, les 37 suivants bénéficiant d'un lot de modifications seront désignés P-38 D. La grande innovation du LO est que pour la première fois l'arment est monté. Il s'agit en l'occurrence d'un 37 mm et de quatre de M2 calibre 50. La plupart des exemplaires produits rejoignent le pôle d'expérimentations constitué au sein du 1st *Pursuit Group*. Dans cette optique, le premier de la série S/N 40-744 est transformé en biplace d'entraînement : pour cela il est doté d'une double commande et d'un second poste de pilotage situé sur la poutre gauche. Une disposition sans doute peu pratique qui ne sera pas reprise par la suite sur les appareils modifiés en transport rapide « Piggy Back » ou les biplaces de chasse de nuit P-38 M.



◥ Les volets de type Fowler de grandes dimensions faisaient du Lightning (par ailleurs doté d'un train tricycle) un appareil facile à faire atterrir et à faire évoluer à basse vitesse .

Le camouflage à base de gris moyen sur les intrados et *olive drab* sur les extrados apparaît avec les LO. Il est maintenu avec les D qui, bien qu'en étant une simple variante, sont pourtant considérés comme les premiers à être prêts au combat. En fait, ils sont encore loin de l'être. Livrés à compter de septembre 1941, ils volent pour la plupart sans le moindre armement, certains sont dotés d'une batterie factice. Les plus évolués disposent de quatre mitrailleuses de 12,7 mm, car dès cette époque l'option de l'énorme T9, dont la cadence de tir est inversement proportionnelle à l'encombrement, semble abandonnée. En revanche, l'écoulement de l'air est favorisé par l'adoption de nouveaux carénages posés au niveau du raccordement entre des ailes et le fuselage.

▼ Détails de la verrière d'un P-38 de série. On note le rétroviseur et le collimateur, deux dispositifs indispensables.

Une partie des vibrations enregistrées précédemment dans certaines configurations de vol est ainsi définitivement supprimée. Transférés pour l'essentiel au 1st PG ces avions qui conservent les mêmes Allison F-27/-29 que les YP ont vu sans surprise leur masse s'accroître de 300 kg à vide et de plus du double à pleine charge. Dans ces conditions, il n'y a rien d'étonnant à voir leurs performances décliner. La vitesse maximale n'est plus que de 628 km/h et une évolution identique affecte celle de croisière, amputée de près de 50 km/h. La vitesse ascensionnelle de même est fortement réduite, puisque les 20 000 pieds ne sont plus atteints qu'en 8 minutes là où il n'en fallait que 6 au YP ; enfin, la distance franchissable passe de 1 850 à 1 560 km. Seul le plafond s'élève légèrement passant de 38 000 pieds à 39 000.

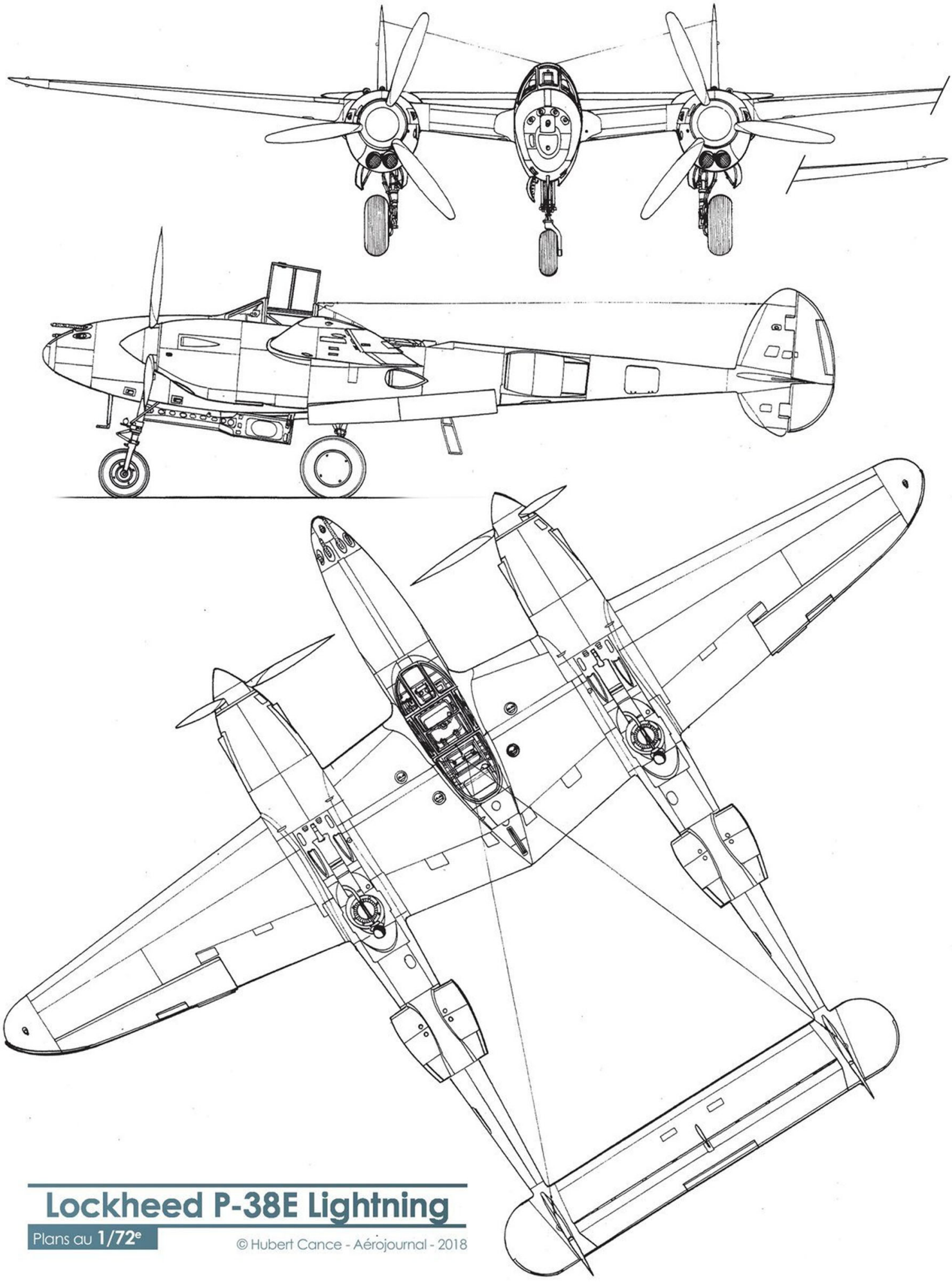
Cette dernière caractéristique conduit Lockheed à doter le LO S/N 40-762 d'une cabine pressurisée qui testées en 1942 ouvre la voie au « Super-Lightning », dont il sera question plus loin. Le poids de cet équipement est balancé par l'abandon du T-9 de 37 mm au profit du M-1 de 20 mm qui annonce la variante suivante.

Indépendamment même de la question de la pressurisation, la militarisation du Lightning se fait donc visiblement au détriment de performances qui semblent vouées à pâlir inexorablement, faute de moteurs plus puissants. Cette tendance est confirmée avec les P-38 E. Il s'agit de la dernière version produite en temps de paix et donc, à ce titre, pas encore complètement prête au combat, puisque l'USAAF réclame 2 000 modifications (de détails pour la plupart) avant d'entériner ce statut ! L'urgence ayant force de loi, elle sera pourtant celle qui connaîtra le baptême du feu lorsqu'en mai 1942, au large de l'Alaska, des P-38 E du 54th *Fighter Squadron* couleront presque un cargo soviétique... neutre dans cette partie du monde ! Les 210 exemplaires produits affichent des performances qui ne sont que très marginalement améliorées par rapport à celles assez décevantes de la version précédente. Avec le E, l'armement est enfin fixé dans son principe, sinon dans sa disposition avec un canon de 20 mm HS 404 (M1) et quatre M2 de 12,7 mm logées comme prévu à l'avant du fuselage. 99 cellules supplémentaires ne recevront pas cette batterie, mais à la place un duo de cameras K-17 pour devenir ainsi la première variante photo du Lightning connue le F-4. À l'initiative de Ben Kelsey, qui suit de près le développement du modèle, la possibilité de doter l'avion de réservoirs supplémentaires de faible capacité (fixes puis largables) est étudiée dès 1941. Cette initiative exercée en dehors du cadre hiérarchique aura quoi qu'il en soit d'heureuses conséquences sur l'histoire du P-38

Au moins deux E subiront de lourdes transformations. Le premier par une modification assez radicale de la dernière section des chacune des poutres. Elles sont en effet surélevées en vue d'une hypothétique conversion de l'appareil en hydravion doté de flotteurs qui demeurera à l'état de projet. Le second, lui, voit sa structure retouchée en profondeur au niveau de la nacelle. Allongée, elle reçoit un deuxième membre d'équipage installé en place arrière du tandem. Le dessin des ailes est également amendé avec l'introduction d'un renfort de grande dimension établi entre le moteur et la dernière section de la voilure en vue d'en améliorer le rendement aérodynamique.

▲ La chasse américaine photographiée durant l'été 1941. Hormis le Curtiss P-40 B au second plan, aucun des autres appareils (P-43, P-39 et P-38) n'est alors opérationnel !

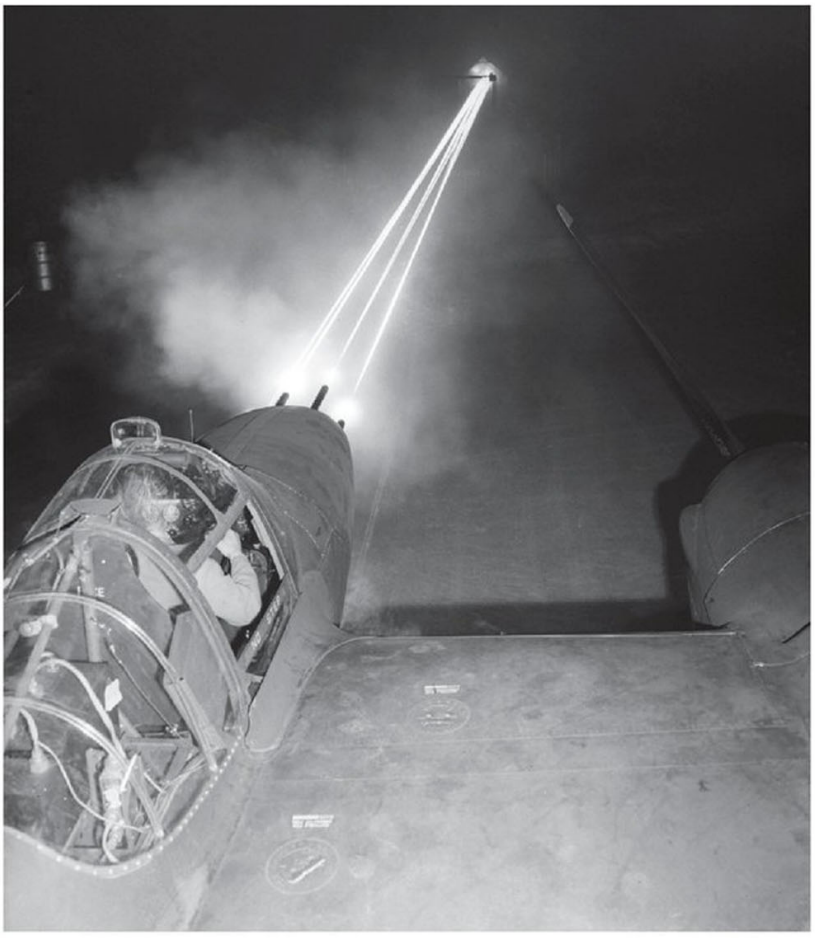
▶ Un P-38 G-10-LO doté de réservoirs largables, dispositif expérimenté sur le E et développé sur le F. L'appareil en attente de livraison sera rayé des contrôles de l'US Army en mai 1943.



Lockheed P-38E Lightning

Plans au 1/72e

© Hubert Cance - Aérojournal - 2018



Cet appareil, qui est avant tout un laboratoire volant, sera baptisé « Swordfish » (espadon) à raison du mat d'antenne positionné à la place de l'armement. Le plus étrange est qu'aux dires des pilotes qui l'ont essayé cet appareil étonnant volait mieux que les P-38 monoplaces de série. Ce sont cependant ceux-là qui vont maintenant affronter les forces aériennes de l'Axe.

À l'épreuve du feu : P-38 F, G et H

Le F constitue une évolution considérable par rapport aux P-38 qui l'ont précédé. Entré en service en juin 1942, il est doté d'un armement complet, de blindages, de réservoirs auto-obturants, de pylônes permettant l'emport de bidons largables de 625 litres ou de bombes de 1 000 livres, de volets de combat rudimentaires (utilisable uniquement à basse vitesse) et enfin, avec l'Allison 49/53 F-5 de 1 325 ch, de deux moteurs puissants.

Malheureusement, le gain affiché est une fois encore quasi intégralement absorbé par la progression de la masse d'un appareil qui en situation de combat affiche à la pesée 800 kg de plus que son prédécesseur. Si la distance franchissable est quasiment doublée (3 100 km) grâce aux réservoirs auxiliaires, en revanche, le taux de montée s'étiole encore un peu plus, puisqu'il faut à un F près de 9 minutes pour atteindre les 20 000 pieds.

Conservant la jambe du train avant modifiée des E, il ne s'en distingue extérieurement que sur des points de détail. Des croisillons métalliques venant en renforcement du plexiglas ont été généralisés sur les panneaux mobiles latéraux du poste de pilotage. Cette modification est rendue nécessaire après qu'au moins un cas d'arrachement du auvent résultant de l'éclatement de ces vitrages ait été signalé. L'accès au siège du pilote qui se faisait jusque-là par basculement vers la droite du panneau supérieur de la verrière se fera désormais par basculement dudit élément vers l'arrière. Le mat de l'antenne radio est placé à l'avant de la nacelle pointant vers le bas à la place du tube pitot « redéployé » à l'extrémité de l'aile gauche. Trois feux de reconnaissance apparaissent dans la partie arrière basse de la nacelle. Des phares d'atterrissage font aussi leur apparition. L'écope extérieure des radiateurs latéraux bénéficie d'un dessin affiné de même que les massettes disposées sur le plan fixe.

▲ Un P-38 G -1 LO en sortie d'usine.

Outre les chasseurs produits à 527 exemplaires répartis en 4 « *Blocks* », 20 F-4A-1 sortent également des chaînes. Plusieurs F seront en outre transformés en cours ou plus généralement à la fin de leur vie opérationnelle en biplace de liaison. À ce titre, d'une manière amusante, ils demeureront en service longtemps après que le modèle standard G aura disparu des premières lignes.

D'emblée s'agissant du G, faisons le point : il n'y a rien de nouveau ou presque avec cette version ! Elle est certes remotorisée avec des Allison V-1710-51/-55 F-10 mais ceux-ci ne se distinguent des séries antérieures que par une endurance accrue et la capacité de tenir une croisière élevée à défaut d'augmentation de la puissance qu'ils délivrent. Elle bénéficie cependant de points d'emports renforcés permettant l'utilisation de deux énormes réservoirs de 1 200 litres ou l'emport de deux bombes de 2 000 livres, soit la charge offensive d'un bombardier B-25 ! L'emploi de tels engins ne semble toutefois pas avoir été courant pas plus que celui des bidons auxiliaires utilisés uniquement pour les convoyages et non largables sauf force majeure et sur instruction spéciale de l'état-major de l'Air Force ! En vitesse pure, les G accrochent de nouveau les 644 km/h. En croisière, grâce aux améliorations apportée aux propulseurs, l'augmentation est plus significative puisqu'on accroche les 548 km/h. La distance franchissable avec l'addition possible 2 400 litres de carburant supplémentaire atteint les 3 900 km. Cela confère au Lightning la capacité théorique de conduire des missions d'escorte aussi loin que Varsovie ou Rome au départ des terrains du sud de l'Angleterre, que commencent d'ailleurs à coloniser le *Fighter Command* de la 8th Air Force.

◤ Tirs de nuit au polygone pour ce P-38, probablement un D, qui bénéficie d'un armement monté pour l'occasion.

◀ Un P-38 D du 1st FG photographié à Oakland. L'armement est factice. On note l'inscription « US Army » peinte sur l'intrados qui disparaîtra au moment de l'entrée en guerre.

Les G comme les F sont intégralement fabriqués par Lockheed qui en sort 1 082 exemplaires repartis en six tranches de production, auxquels s'ajoutent 180 F-5A de reconnaissance.

Alors que Burbank s'affaire à la préparation des H, une drôle d'expérimentation est conduite à Wright Field avec le F-5A S/N 42-12975. Requalifié XF-5D, il s'agit d'un biplace où le navigateur disposant d'une pointe avant vitrée prend place dans le compartiment des cameras (préalablement déposées), l'appareil étant doté pour son auto défense de deux mitrailleuses M2 installées au-dessus de son poste. Cet étrange hybride mi-P-38, mi-F-5 préfigure les *Droop Snoots* qui viendront plus tard. À l'été 1943, ce concept apparaît toutefois dépourvu d'utilité réelle immédiate. Il demeure donc sans descendance.

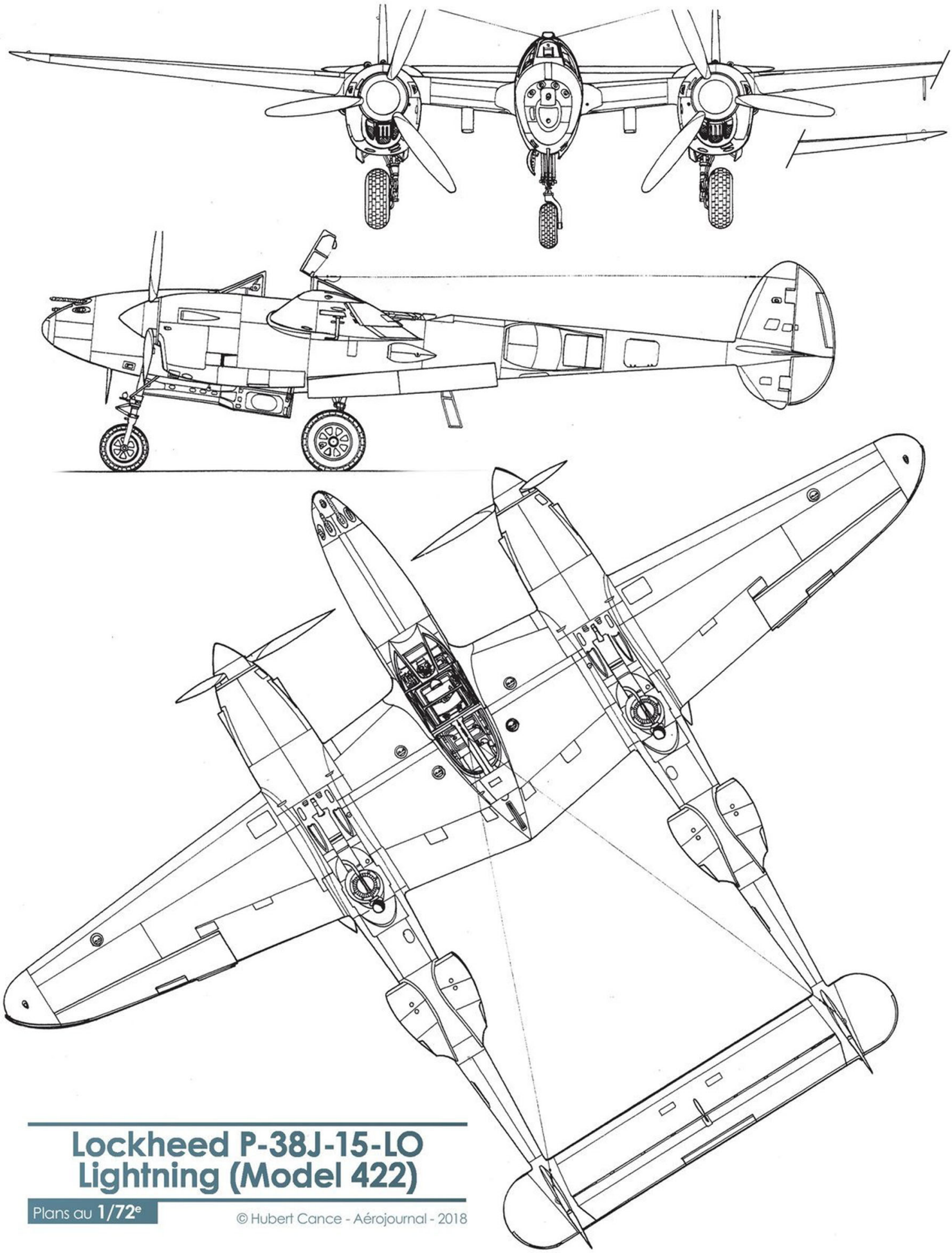
Le P-38 H entré en service au printemps 1943 est incontestablement un avion de transition. Il est produit à seulement 601 exemplaires (206 H-1- LO et 375 H-5-LO) et ne donne lieu à aucune variante de reconnaissance. Il est très symptomatique de noter que les commandes de H et de J se font quasiment simultanément. En fait et pour simplifier le H est un G doté des puissants moteurs V-1710 -89/-91 F-17 de 1425 ch du J. Ainsi monté l'appareil dont la vitesse de croisière chute (400 km/h) tandis que celle de pointe ne progresse pas spectaculairement (647 km/h) voit au contraire considérablement améliorées ses qualités de grimpeur. Elles reviennent dans la zone de celles déjà atteintes avec le prototype mais depuis longtemps perdues de vue (6,5 minutes pour atteindre les 20 000 pieds). Le plafond s'élève également de 1 000 pieds pour atteindre les 40 000. Cependant des problèmes de refroidissement chroniques réduisent en pratique le niveau général de ses performances. Le système à induction positionné sur le bord d'attaque de l'aile apparaît plus que jamais inadapté. Afin se débarrasser de cette limitation très handicapante une modification radicale de forme et de dimension des radiateurs d'huile positionnés à l'avant de chaque moteur s'impose. Elle donnera naissance au P-38 J. Avec cette nouvelle version la formule atteint le stade de la maturité.

Les gerfauts : P-38 J, L et M

Depuis l'origine, les radiateurs ou plus exactement les échangeurs (*intercoolers*) permettant l'induction d'air dans le circuit du turbo étaient disposés de façon quelque peu expérimentale sur la partie extérieure de la voilure, au niveau du bord d'attaque de chaque demi-aile. Les radiateurs d'huile, d'abord de petite dimension sur le prototype, puis agrandis et modifiés en cours de production pour plus d'efficience, étaient quant à eux installés classiquement à l'avant du moteur, dont le système de refroidissement propre était assuré par des écopes latérales déportées à l'arrière du turbo. Cette dernière disposition ne variera jamais du XP jusqu'au dernier M sorti des chaînes de production. Mais tel ne sera pas le cas de l'*intercooler* qui atteint ses limites avec l'introduction des moteurs Allison -89/-91. Il ne peut en effet assurer le traitement d'une quantité d'air suffisante pour permettre le bon fonctionnement du nouveau turbocompresseur B-33 de General Electric. Ce dysfonctionnement se révèle particulièrement pénalisant pour les performances de l'appareil puisque sur le P-38 H la puissance réelle nominale délivrée par chaque propulseur se trouve de ce fait limitée à 1 250 cv au lieu des 1 425 cv attendus. La solution retenue avec le P-38 J est radicale : elle consiste à reporter l'échangeur à l'avant du moteur dans un carénage de grande dimension, où il occupera la place centrale, les emplacements latéraux continuant à être dévolus aux radiateurs d'huile. L'apparence même de l'appareil en est changée. Si l'aérodynamique est quelque peu sacrifiée les performances sont au rendez-vous. Ainsi modifiés les nouveaux « Yippees » disposent d'un potentiel jusque-là inconnu non seulement en termes de vitesse mais également de rayon d'action.

En effet les Allison peuvent désormais être utilisés au maximum de leurs capacités. Celles-ci permettent aux P-38 J non seulement d'atteindre les 666 km/h à 25 000 pieds mais aussi de pouvoir grimper jusqu'à 44 000 pieds (13 400 m). La place laissée libre au niveau de chaque aile par la disparition des *intercoolers* est en outre rapidement comblée par l'installation de deux réservoirs introduits en série sur les J-15-LO. Réalisée sans précaution, cette modification va entraîner dans certaines conditions d'utilisation des déformations structurelles nécessitant pour y palier l'adjonction d'un raidisseur.

Des employés de la Lockheed photographiés devant un P-38 J tout neuf. À l'avant du fuselage, on remarque l'orifice accueillant l'objectif d'une cinémitrailleuse 16 mm rendue inopérante à ce niveau du fait des vibrations engendrées par les tirs du canon de 20 mm.



Lockheed P-38J-15-LO Lightning (Model 422)

Plans au 1/72e

© Hubert Cance - Aérojournal - 2018

▲ L'as Richard Bong découvre le dispositif de frein de piqué électriquement actionné, qui va faire disparaître le dangereux phénomène de compressibilité éprouvé dans la zone transsonique par le P-38.

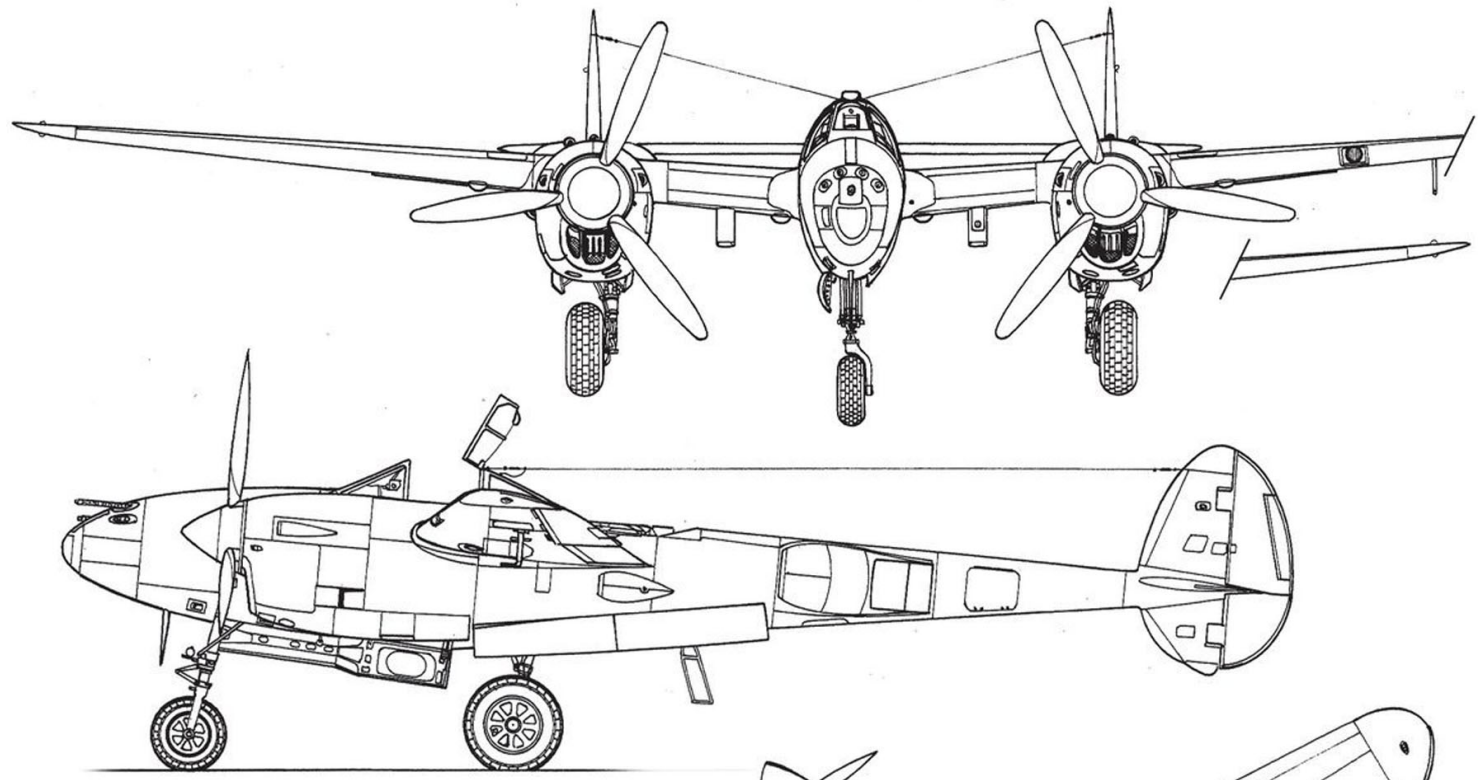
Quoi qu'il en soit l'autonomie de ce modèle qui arrive en unité au début du printemps 1944 atteint désormais 4 185 km. Ce rayon d'action lui permet donc de conduire des missions d'escorte sur des objectifs aussi éloignés que Vilnius pour la 8th Air Force opérant depuis Angleterre ou que Kiev pour la 15th Air Force déployée dans le sud de l'Italie !

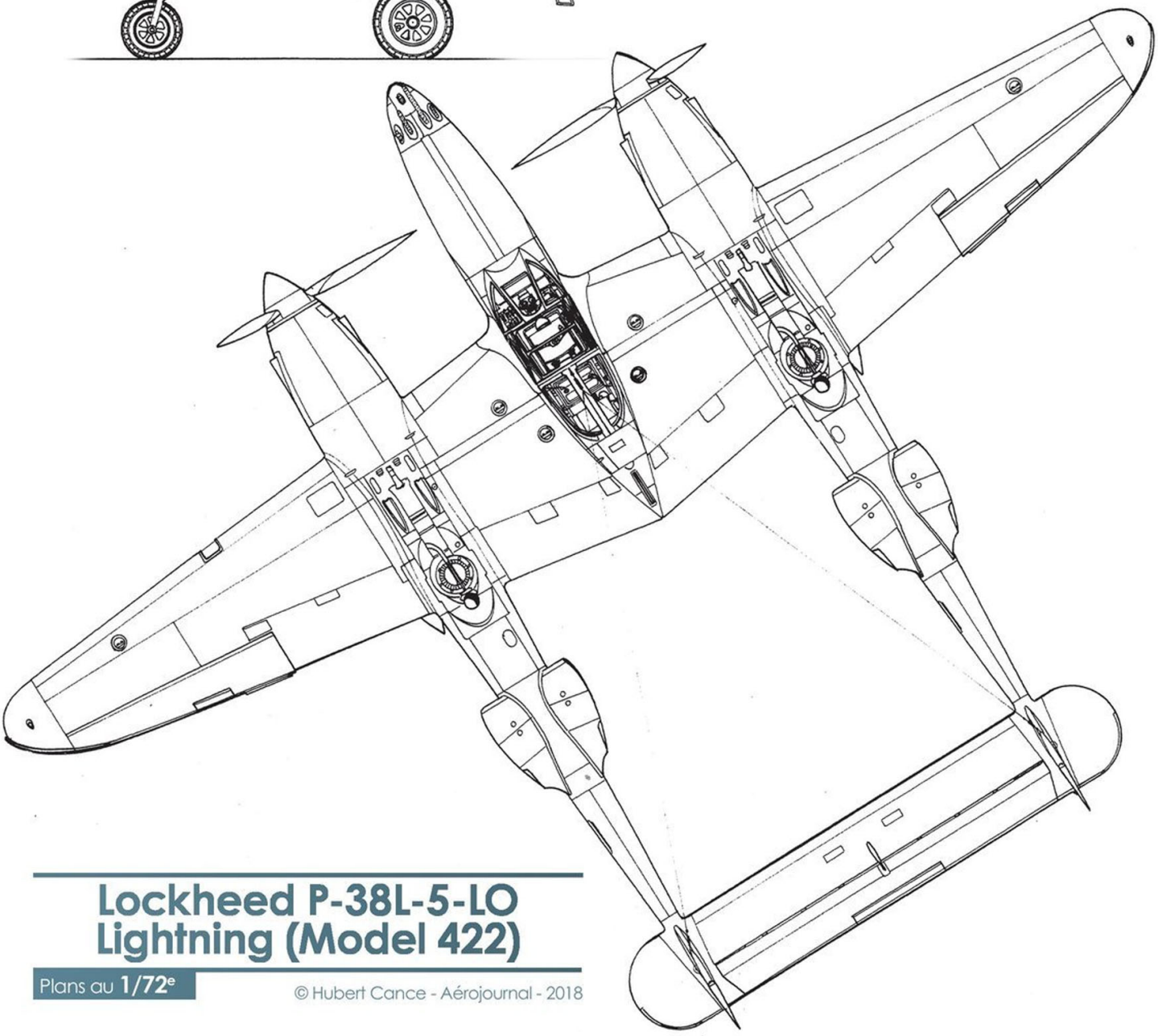
L'autre innovation majeure réalisée par les ingénieurs de la Lockheed consiste à améliorer l'efficacité des ailerons en les assujettissant à un circuit hydraulique qui en facilite la manœuvre et en démultiplie les effets. Dès lors, les performances du P-38 en termes de roulis, parfois jugées inférieures à celles des monomoteurs, sont considérablement augmentées au point de faire de ce bimoteur un adversaire coriace en combat tournoyant. Enfin bien que testé sur des versions antérieures, le frein de piqué électrique est adopté sur le J-25-LO. Qualifié de *dive flaps*, il s'agit en fait d'un aérofrein activé par le pilote afin d'éviter que le seuil de compressibilité ne soit atteint. L'usage des volets de compensation permettait déjà d'éviter d'avoir à tutoyer de trop près le mur du son, mais ce qui change, c'est la facilité avec laquelle le pilote peut maintenant déclencher le dispositif en plein cœur de l'action, en appuyant simplement sur un bouton situé sur la poignée revolver droite du guidon de commande. Il s'agit d'ailleurs là d'une autre nouveauté, car pour des motifs d'ergonomie, ce dernier a été substitué au demi-volant qui disparaît avec les H.

Au titre des améliorations de la série J on notera aussi l'adoption d'un pare-brise renforcé à l'épreuve des balles et d'une cinémitrailleuse montée juste sous le canon de 20 mm. Soumise aux vibrations de la pièce, elle se révèle vite inutilisable. Sur les versions ultérieures, elle sera déplacée pour être installée sur le pylône d'armement de l'aile gauche Au niveau de la silhouette, la forme des écopes latérales du radiateur est encore modifiée. À eux seuls, les P-38 J seront construits à plus d'exemplaires que la somme de toutes les versions antérieures. 2 270 d'entre eux sortent en effet des chaînes ; la production est déclinée en cinq tranches successives (J-5, J-10, J-15, J-20 et J-25 -LO). Aux chasseurs, il convient d'ajouter 200 F-5B (-1-LO) construits sur la base des J-10-LO mais spécifiquement pour des missions de reconnaissance. Tel n'est pas le cas des 127 F-5C (-1-LO) repris sur le standard J-5-LO directement sur la chaîne et les F-5E répartis entre 2-LO et 3-LO produits respectivement à 100 et 105 exemplaires. Résultant d'un besoin opérationnel exprimé par l'USAAF, leur l'existence est le fruit de modifications apportées en cours d'assemblage à des J-15 et J-25 en commande.

On signalera pour conclure que, reprenant la configuration du XF-5D mais désormais sans le moindre armement défensif, Lockheed produit 23 P-38 *Droop Snoot*, des biplaces « d'éclairage » dans lequel un bombardier - opérateur de systèmes d'armes trouve place à l'avant de la nacelle dotée d'un nez vitré. Testée sur un P-38 H, la formule boudée en 1943 trouve en 1944 un écho favorable (mais non enthousiaste) chez les militaires. Ils y voient un instrument intéressant mais dont l'utilité devra être appréciée. Dans les faits, ces « nez coupés » vont pouvoir servir de leaders aux formations de bombardiers lourds ou de chasseur-bombardiers, d'appareils de liaison et finalement de plateformes de prise de vues volantes très appréciées des *Combat Camera Units*, autrement dit les unités photographiques et cinématographiques de l'US Army. Lockheed fera suivre la modeste production de cet hybride par celle de 101 kits de conversion permettant de réaliser la transformation en *Droop Snoot* directement sur les théâtres d'opérations.

Avec les J et les L, on assiste également à une montée en puissance et à une diversification de l'armement. Dans ce domaine, les P-38 L qui entrent en service au début de l'été 1944 en Europe et en Méditerranée disposent d'une large panoplie ; des P-38 J seront d'ailleurs « up-gradués » dans la version suivante. À titre principal, peu de choses changent. Le canon est maintenant un AN-M2 de 20 mm disposant d'une réserve de 150 obus dont la bouche à feu proéminente est bordée sur le dessus par les quatre MG–53 2 de 12,7 mm disposées en arc de cercle. Elles sont alimentées à raison de 500 coups chacune. Si la gueule des deux armes extérieures est noyée dans une goulotte, ce n'est pas le cas des deux mitrailleuses supérieures dont le tube dépasse à l'air libre. Prévu pour recevoir une grande variété de réservoirs et de bombes, le mat d'armement principal disposé depuis le P-38 F sur la partie intérieure de chaque demi-aile est désormais complété par un second, puis éventuellement un troisième pylône auxiliaire. Encadrant le point d'emport central, ils sont destinés à recevoir des bombes légères ou à fragmentation. Enfin la partie extérieure de la voilure renforcée devient elle-même susceptible d'accueillir de l'armement. Des essais en ce sens sont conduits avec un chargement comptant jusqu'à 14 roquettes HVAR. Cependant, plutôt que le système *zero-length launch* (sans rail) testé à cet effet, c'est celui pyramidal dit « arbre de noël » (*Christmas Tree*) sur lequel sont montées 5 HVAR par demi-aile qui est finalement retenu.





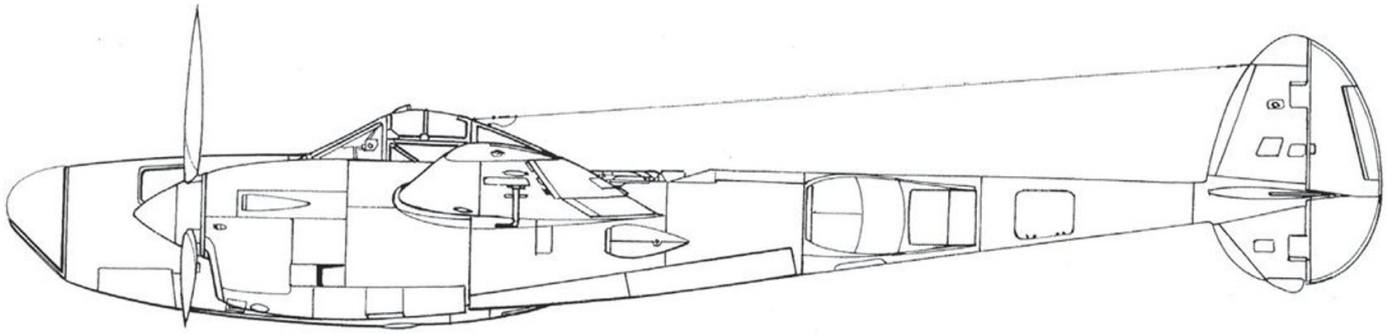
Lockheed P-38L-5-LO Lightning (Model 422)

Plans au **1/72e**

© Hubert Cance - Aérojournal - 2018

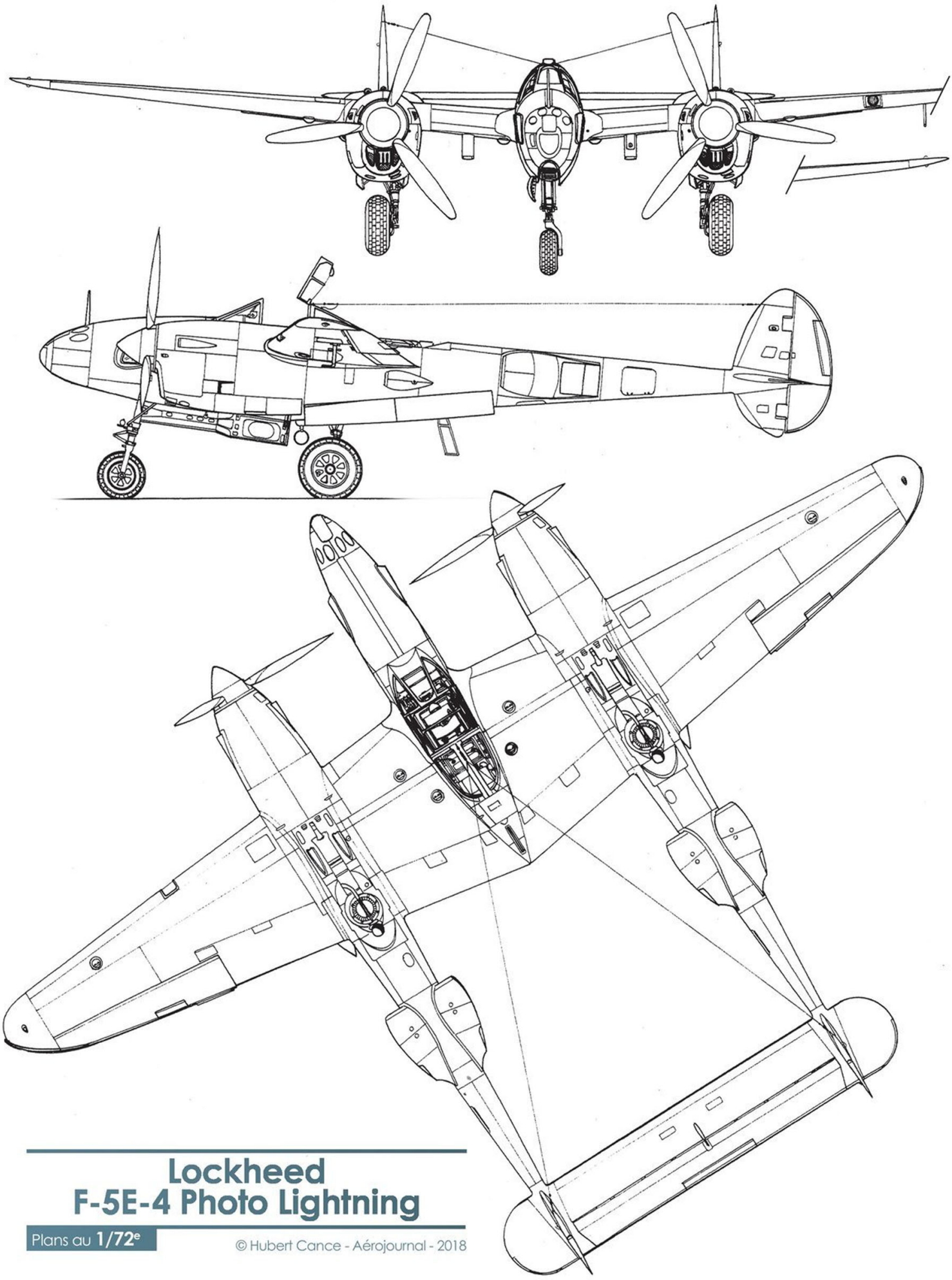
▲ Le « Droop Snoot ». L'idée d'un avion leader biplace à nez vitré était sans doute d'une utilité tactique douteuse, mais cette formule a permis de réaliser de beaux clichés…

Bien que fixe, il est d'un aérodynamisme soigné qui n'obère pas les performances du porteur et présente comme avantage de moins solliciter la structure lors des tirs. Il est en outre plus simple d'utilisation puisqu'il ne requiert qu'un seul circuit électrique général au lieu d'un par fusée ! Un autre type de lance-roquettes existe, mais il ne s'impose pas et tend à disparaître assez vite : il s'agit du M-10, constitué de trois tubes de type bazooka destinés à tirer des engins de 4,5 *inches* installés en duo de part et d'autre de la nacelle centrale.
À la fin de la guerre, un pod « *strafer* » contenant deux mitrailleuses M2 de 12,7 mm peut également être monté en lieu et place « des arbres de noël » afin que les festivités se poursuivent… Testée sur des P-38 J, cette configuration peu courante sera employée avec des L essentiellement dans le Pacifique, le plus souvent sur des F-5E-4-LO conférant à ces machines de reconnaissance non seulement une capacité d'autodéfense mais également une certaine valeur offensive !
Au rang des nouveaux dispositifs dont seront chargés les Lightning dans les dernières phases du conflit, on peut relever par ordre d'importance les bidons de Napalm, les dispensateurs de fumée ou les réservoirs à « charge humaine »… Il s'agit en fait d'un énorme container disposant d'une partie arrière amovible permettant l'accès à un blessé sur civière en vue d'une évacuation (ultra) rapide. On ne connaît guère d'exemple d'une telle EVASAN réalisée en opération ; en revanche, on sait qu'un avion équipé de la sorte a été employé au sein du 28th PRS pour servir de « plateau » à un cameraman (ô combien téméraire !) filmant des Corsair de l'USMC en action au-dessus de Okinawa.
Comme on peut le voir, au niveau de l'armement, le P-38 L, qui est produit en grande série non seulement par Lockheed (3 810 unités) mais aussi plus marginalement par Vultee (113 unités), réalise la somme de toute l'expérience acquise depuis le premier XP pour la restituer sous la forme d'un chasseurs-bombardier quasiment parfait : rapide, maniable, solide, endurant et bien armé.
Cette ultime évolution est réalisée au moyen de moteurs encore plus puissants les -111/-113 F d'Allison.



Lockheed P-38J « Droop Snoot » Lightning

© Hubert Cance - Aérojournal - 2018



Lockheed F-5E-4 Photo Lightning

Plans au 1/72e

© Hubert Cance - Aérojournal - 2018

Délivrant 1 425 cv chacun, ils peuvent être poussés en cas d'urgence jusqu'à 1 600 cv sur une courte période, le dispositif *WEP* (*War Emergency Power*) permettant dans ce cas d'atteindre en palier à 25 000 pieds des vitesses supérieures à 700 Km/h contre 666 en configuration classique. Cette motorisation offre au P-38 L le meilleur rapport poids/puissance de tous les chasseurs américains. Flirtant avec les 0,40 ch / kg, il surpasse à la fois le P-51 (0,35) et le P-47 (0,32).

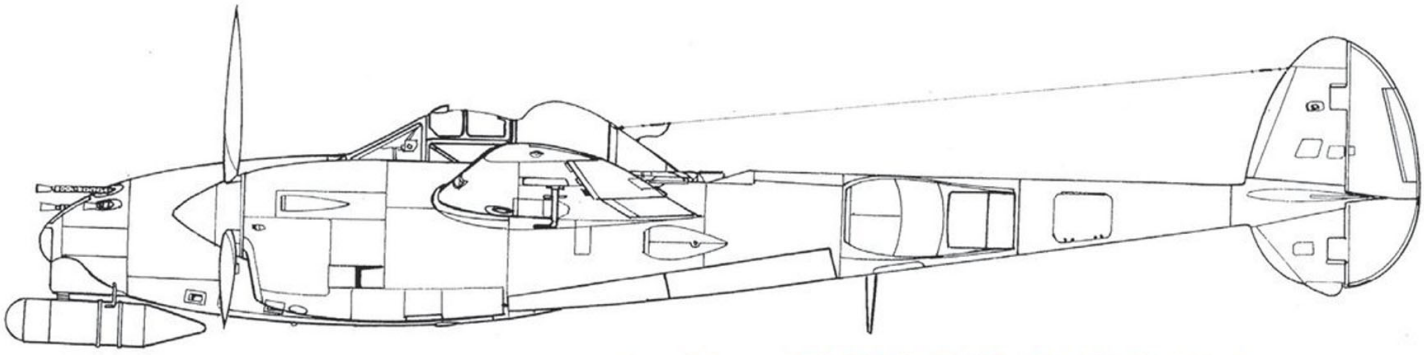
La mise en œuvre d'une nouvelle pompe et la pressurisation des réservoirs y compris externes accroît également de façon très sensible la sûreté d'utilisation de ces appareils. Extérieurement pourtant le L ne se distingue du J que par des points de détail. Le phare d'atterrissage rond et amovible placés sous l'aile gauche est désormais rectangulaire et fixé à son bord d'attaque. L'antenne du transpondeur SCR 695 A dont le récepteur a été déporté à l'arrière du fuseau moteur droit pointe désormais à ce niveau vers le bas. Une autre de dimension plus réduite servant au détecteur de menaces APS-13 est intégrée du même côté au bas de la dérive.

Bien qu'aucune variante de reconnaissance n'ait été prévue, plusieurs dizaines de cellules sont modifiées en cours de production pour tenir ce rôle. Il s'agit des F-5 E-4-LO très proches des E-3 développés sur une souche de J. Ils sont suivis des F-5F LO et F-3 LO obtenus par conversion des chasseurs L-5 LO et enfin de 63 F-5G–6 LO disposant de capacités élargies grâce au doublement des caméras travaillant en oblique, installés dans le nez le plus moche de toute cette famille d'avions.

De ce point de vue, le seul qui puisse lui faire concurrence demeure la version « tout temps » destinée à guider sur leur cible les formations de bombardier lourds au moyen d'un radar AN/APS-15 BTO. Conçu pour le bombardement à l'aveugle, celui-ci est servi par un second membre d'équipage installé comme son matériel dans la partie avant d'une nacelle demeurée opaque à la différence des *Drop Snoots*. Utilisés avec succès à la fin de la guerre en Europe, y compris par la RAF au sein de son fameux No. 100 Group, les P-38 L *Pathfinders* produits en quantité très limitée n'auront pas le temps de démonter l'étendue de leurs qualités dans le Pacifique.

Dans cette zone de guerre, en revanche, la nécessite de disposer d'un chasseur de nuit performant s'est affirmée de longue date. Bijou technologique un peu poussif, le P-61 ne correspond pas vraiment à cette définition. Un P-38 équipé d'un radar constitue donc le nouveau défi auquel s'attèle Lockheed alors que s'achève l'année 1944.

À dire vrai, des P-38 « bricolés » ont déjà été employés avec succès de nuit dans les Salomon, mais ce dont il s'agit maintenant est de toute autre nature. Après qu'une évaluation ait été réalisée près de Fresno, 75 cellules de P-38 L sont envoyées pour transformation en P-38 M-6-LO au Dallas *Modification Center* de Lockheed. Si certaines des options choisies afin de les rendre aptes à la mission qui leur est dévolue, comme les recouvrir de peinture noire (bien que l'aspect brillant de la couleur



Lockheed P-38M-5-LO Night-Lightning

© Hubert Cance - Aérojournal - 2018

puisse étonner) ou équiper leurs armes de bord de pare-flammes, n'apparaissent guère contestables d'autres en revanche demeurent plus difficiles à justifier. Le choix du radar AN/APS 4 complètement dépassé à cette époque apparaît peu judicieux. Tout comme d'ailleurs le choix de la formule biplace type « *Piggy Back* », où l'opérateur des systèmes (de petite taille) gêné par le scope proéminent se tasse comme il le peut derrière le pilote, en essayant d'éviter les crampes et les douleurs lombaires. Avec le poids des équipements, dont le fameux radar qui fait saillie en mentonnière, et celui du second membre d'équipage, la vitesse s'effondre aux alentours de 580 km/h, soit en gros la vitesse d'un P-61 dans lequel l'équipage très à son aise pour travailler dispose d'un meilleur radar et d'un armement bien plus conséquent. Décevant d'un point de vue technique le P-38 M l'est également d'un point de vue opérationnel. Après un premier vol réalisé le 5 janvier 1945, la livraison des machines et la formation des équipages prend beaucoup de temps, à tel point que l'appareil ne pourra pas être déployé outre-mer avant la fin des hostilités !

Sans doute une version monoplace développée plus tôt et dotée – à l'instar des versions spécialisées du F6F et du F4U – d'un AN/APS-6 aurait eu une autre destinée. Quoi qu'il en soit, c'est sur ce demi-échec que se clôt la lignée inaugurée huit ans plus tôt par le XP-38.

Pour être tout à fait précis sur le sujet, il convient toutefois d'évoquer plusieurs de ses avatars, certains demeurés « avion de papier », d'autres ayant atteint le stade du prototype, mais tous restés sans lendemain, faute d'une réelle nécessité opérationnelle.

Les cobayes : XP-49, XP-58, Model 822, etc.

Au premier rang des transformations métamorphiques affectant le P-38, on relève le XP-49. Développé par la Lockheed en 1939 et désigné Model 522, ce Super Lightning doit mettre en œuvre le nouveau moteur en ligne de Pratt and Whitney, le X 1800 qui disposant d'un turbo est appelé à produire 2 000 cv. Des performances spectaculaires sont attendues puisque qu'on espère ainsi atteindre les 760 km/h . Mais la mise au point du X 1800 s'avère plus difficile qu'escomptée entraînant des retards puis finalement son abandon pur et simple. Lockheed se tourne alors vers le Wright R-2160 Tornado, un moteur radial refroidit par liquide et d'une puissance attendue de 2 350 cv. Trop complexe, ce dernier est également abandonné ce qui contraint en définitive l'avionneur à se rabattre sur le plus modeste Continental XI-1430-1 de 1600 ch qui lui est au stade expérimental. Les renforts de structure apportés à la cellule en vue de l'installation de propulseurs surpuissants deviennent alors sans objet. S'additionnant à celle (prévue) d'un canon de 20 mm supplémentaire et d'une cabine pressurisée, leur masse aggrave la surcharge pondérale d'un avion qui, lorsqu'il prend son envol le 11 novembre 1942, affiche peu ou prou les performances des P-38 G alors en production. Ce constat le disqualifie instantanément en tant que successeur possible.

Vient ensuite le projet de croiseur volant XP-58, extrapolation lointaine et un peu balourde du brillant et svelte P-38. L'objectif est en 1940 de fournir un escorteur à très long rayon d'action aux bombardiers intercontinentaux dont les États-Unis envisagent de se doter ! Si finalement et après bien des vicissitudes le B-36 entre en service après-guerre, tel ne sera pas le cas de son escorteur le Lockheed (X)P-58 abandonné depuis longtemps. Il faut en effet attendre 1943 et l'épuisement de pas mal d'options et aussi sans doute de beaucoup d'enthousiasme pour trouver enfin un moteur à la hauteur du défi : un Allison V 3420-11/13 de 2 600 cv. Ainsi propulsé par 5 200 cv poussés à plein régime, l'appareil jaugeant pas loin de 20 tonnes décolle pour la première fois le 6 juin 1944, une date que l'histoire a retenu mais pour d'autres raisons ! Affichant une remarquable vitesse de pointe de 701 km/h à 25 000 pieds, le monstre se révèle être en revanche un médiocre grimpeur. Bref, il ne suscite plus alors le moindre intérêt et l'USAAF décide sagement d'arrêter les frais.

L'idée d'un Super Lightning renaît dans une certaine mesure en 1943 sous la forme du P-38 K. Développé parallèlement au P-38 J, celui-ci reçoit à la place des Curtiss Electric de nouvelles hélices Hamilton Standard Hydromatic. Caractérisée par la surface accrue des pales qui sont associées au nouveau et très prometteur Allison V-1710-75/77 (F15L/R) d'une puissance pouvant être poussée en cas d'urgence (*WEP*) jusqu'à 1 875 ch.

Un P-38 M, chasseur de nuit biplace de type « Piggy Back » équipé d'un radar AN/APS 4 peu performant : ils n'auront pas le temps d'entrer en action avant la fin de la guerre. On note les cache-flammes montés sur la gueule des armes.

Le XP-49 stratosphérique pâtira d'un manque de moteur à la hauteur des ambitions de Lockheed. Il sera finalement abandonné en 1944.

Cette transformation est une véritable réussite. Lors des essais du monoplace réalisé à l'automne 1943 en Floride, une vitesse de pointe de 695 km/h (720 km/h prévu en *WEP*) est atteinte avec un taux de montée initial de 1 500 m/min et un plafond de 42 0000 pieds. Bien que reconnu comme le plus prometteur des chasseurs américains de son temps, le P-38 K n'est finalement pas mis en production pour éviter de désorganiser les plans de charge des industriels et du motoriste.

Le P-38 K clôture le chapitre des extrapolations menées jusqu'à leur terme, le Model 822 dont il va être maintenant question étant en effet resté à l'état d'épure. Après avoir testé en 1939 sur le USS *Lexington* un Model 12 pourvu d'un train fixe tricycle (X3OJ), Lockheed propose à la Navy une variante navalisée de son chasseur vedette qu'elle désigne Model 24 puis 822. Dépourvu de turbo l'appareil aurait bénéficié d'une structure et d'un train d'atterrissage renforcé ainsi que d'un crochet. La marine ne manifeste guère d'intérêt pour cette offre que le constructeur complète en proposant de doter le futur chasseur d'ailes repliables et de moteurs en étoile. Pas davantage intéressés le département de la marine qui sait pouvoir compter sur Grumman et son très prometteur XF5F ne donne sur le moment aucune suite à la proposition .

En 1943 ,la Navy acquiert cependant quatre F-5B requalifié FO-1 qu'elle déploie en Afrique du Nord. Basés à terre, ils sont utilisés pendant quelques mois pour des missions de reconnaissance conduites au-dessus du bassin méditerranéen avant d'être restitués à l'Air Force.

Dans un autre registre, des expérimentations contre-nature conduites en 1942 tendent à faire du gracile P-38 un tracteur de planeur. Les premiers essais réalisés avec un E et un planeur Waco CG-4 sont concluants ; néanmoins, alors que le conflit s'étend, la nécessité de disposer rapidement de chasseurs plutôt que d'un remorqueur ne fait aucun doute. Sans surprise le rapport de l'*Air Material Command* indique que « Le P-38 est parfaitement adapté à ce rôle (de tracteur) mais pas plus que n'importe quel autre bimoteur… » Fermez le ban, enfin, presque car étrangement une nouvelle série d'essais est réalisée en 1944 avec un P-38 J. Aucune suite n'y est donnée. On pense qu'ils étaient en lien avec la création du 1st *Air Commando Group* pour lequel le *Colonel* Philip Cochran avait demandé une dotation de P-38.

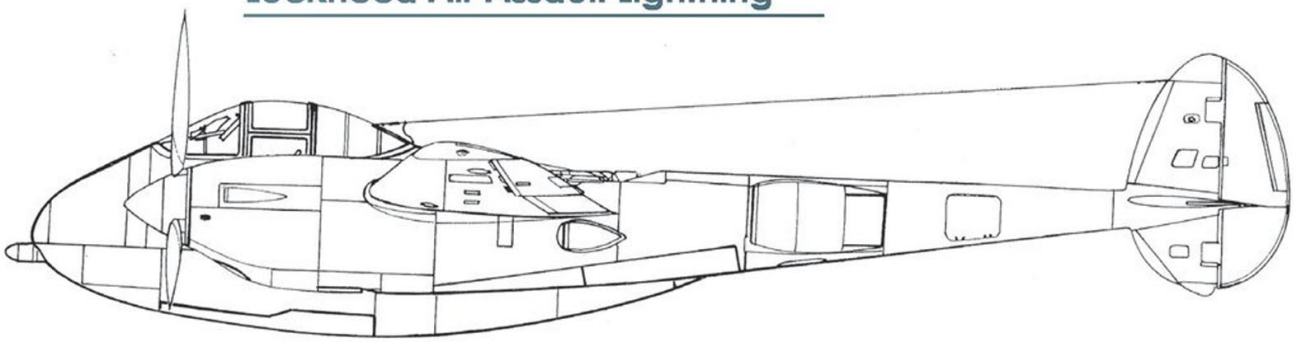
D'autres expériences visant à accroître le rayon d'action ou l'armement du Lightning ont également été conduites. Dans la première catégorie, on relève des tentatives plus ou moins heureuses de ravitaillement en vol réalisées à la demande de l'USAAF sous l'égide de la firme All American Aviation. Un P-38 J parvient donc en 1944 à se ravitailler auprès d'un B-24 en vol au moyen d'un système de tuyau souple préfigurant l'actuel « *Probe and Drogue* ». Le recours à des réservoirs supplémentaires étant considéré comme plus simple et plus pratique, l'USAAF ne pousse pas davantage cette expérimentation. Pas plus d'ailleurs que celle consistant à doter un P-38 G de skis rétractables en guise de train d'atterrissage en vue d'une utilisation arctique.

Sur le plan de l'armement, outre l'emport d'une torpille évalué en 1943, on retient le montage sur un P-38 L de trois canons-mitrailleurs T17 de 15,2 mm en lieu et place de l'armement principal et, aussi, un délire conceptuel, celui du « Super Strafer » équipé des 12 MG-53 ! Le premier de ces développements se révélant sujet à des enrayements chroniques est purement et simplement abandonné. Le second ne connaîtra pas un sort meilleur. ■

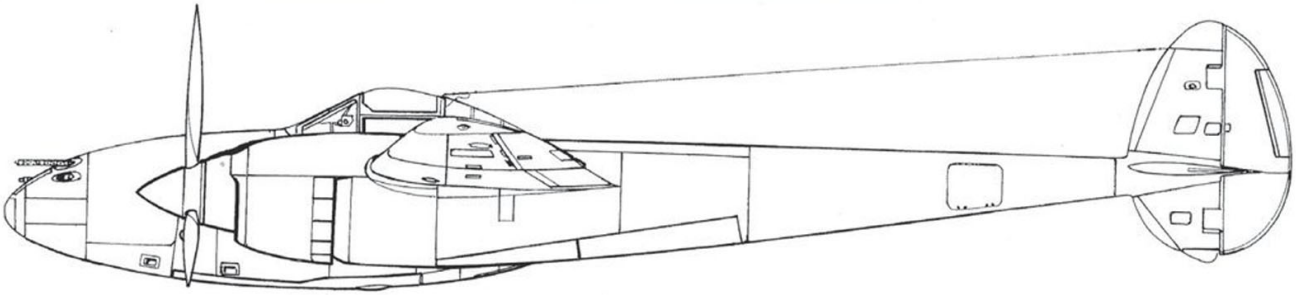
▲ Expérimentation pour une formule MEDEVAC ultra rapide dans un bidon de 310 US gallons !

▶ Photographié lors d'une journée porte ouverte à Wright Field dans l'immédiat après-guerre, « zoom » sur l'armement additionnel de ce P-38 J, ainsi doté de 8 mitrailleuses de 12,7 mm et d'un canon de 20 mm !

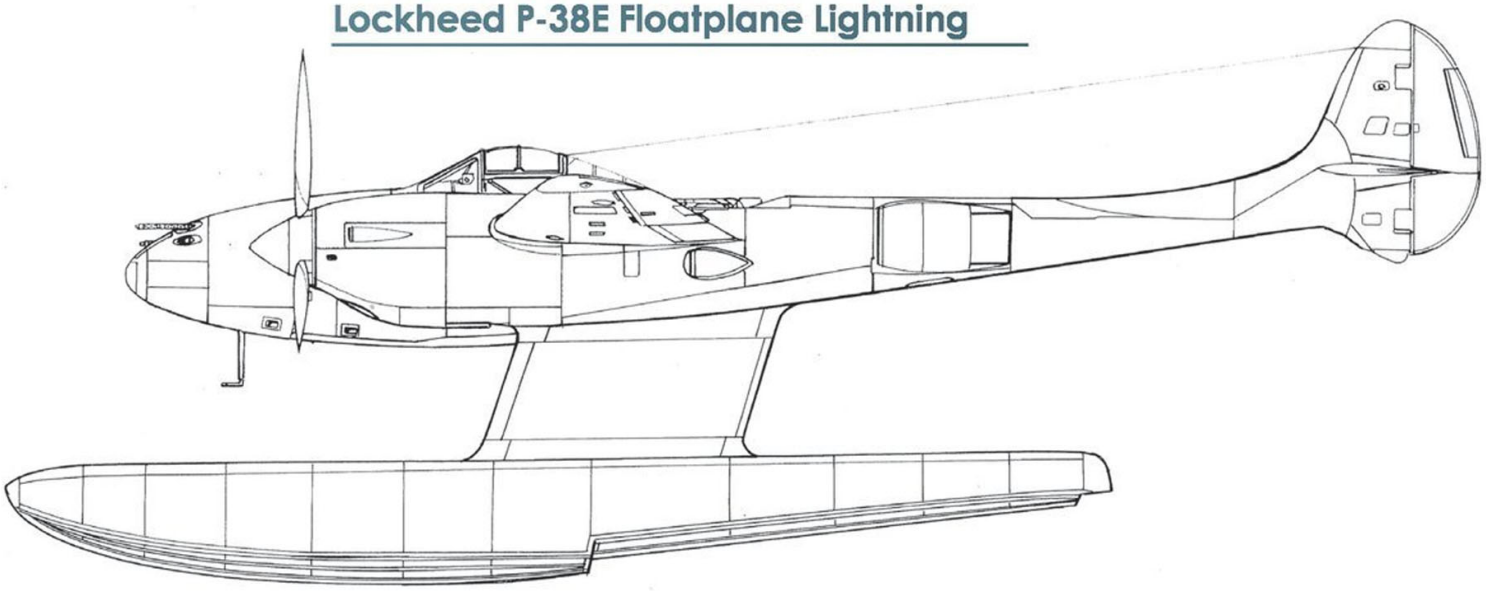
Lockheed Air Assault Lightning



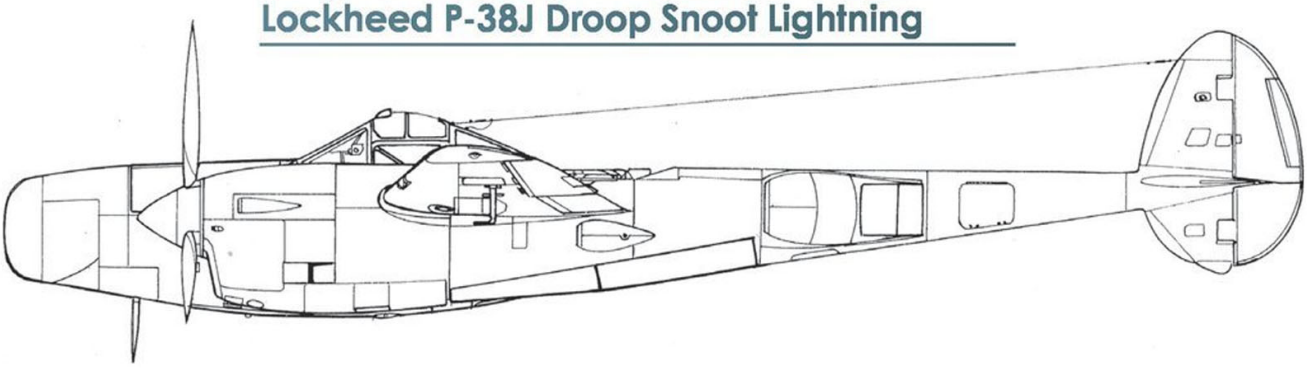
Lockheed Model 822 Sea Lightning



Lockheed P-38E Floatplane Lightning



Lockheed P-38J Droop Snoot Lightning



© Hubert Cance - Aérojournal - 2018

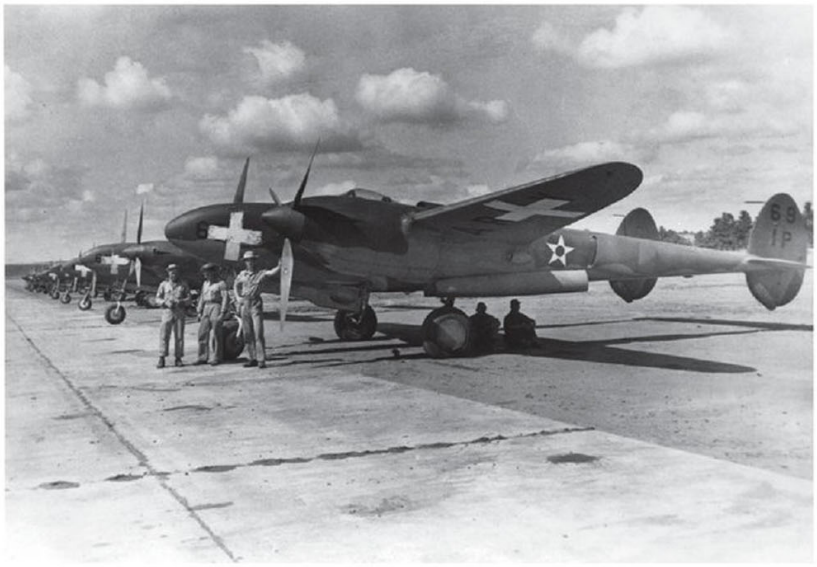
1942-1943

RIPOSTE DANS LE PACIFIQUE

Quand les Japonais attaquent Pearl Harbor le 7 décembre 1941 un seul groupe de chasse est partiellement équipé de P-38 : le 1st *Pursuit Group* qui deviendra *Fighter Group* en mai, à la faveur d'une réforme des dénominations. À cette époque, l'unité dispose d'environ 35 bimoteurs, le reste de son effectif étant complété par des P-43 Lancer. Disposant de pilotes et de mécaniciens convenablement formés sur Lightning, Le 94th FS est le seul à aligner d'une flotte unifiée mais non uniforme, puisqu'on y retrouve des YP, des LO, des D, des E ainsi que des hybridations diverses.

En d'autres termes, ce *Squadron* d'évaluation, capable de donner le change lors des grandes manœuvres de Louisiane, a offert aux reporters de belles photos mais il ne dispose aucunement d'un statut opérationnel lorsque la guerre éclate. Qu'importe, le groupe est transféré en Californie peu après l'attaque de Pearl, car on craint un débarquement japonais sur la côte Ouest! Profitant de l'absence de toute velléité nippone réelle, l'unité va dans les semaines suivantes compléter ses forces et peaufiner son entraînement. À la fin Janvier 1942 est également appelé en Californie le 14th PG doté de P-40, de P-43 et de quelques P-38 E ; le groupe entame sa transformation sur ce dernier modèle. Cependant, aucune de ces formations pionnières, qui se distingueront plus tard en Méditerranée, n'aura l'occasion de croiser le fer avec les forces de l'Empire du Japon qu'elles se sont préparées à combattre.

▲ Le *Captain* Faurot du 39th FS ouvre le score du P-38 dans le Pacifique sud en novembre 1942.



▲ Des P-38 D prêts à participer aux manœuvres d'octobre 1941. Ces appareils font illusion, mais ils ne sont pas « bons de guerre ».

▼ P-38 à l'entraînement aux USA.

▼ P-38 F du 1st PG relégué début 1942 dans le désert de Californie afin de faire face à une hypothétique invasion nippone. Un P-38 de l'unité sera impliqué dans ce qu'on appellera la « bataille de Los Angeles » ; un des mythes fondateurs de l'ufologie !

Le premier à le faire sera un F-4 non armé qui intervient en avril 1942 de façon assez décisive dans la bataille de la mer de Corail. S'agissant des chasseurs, cet honneur particulier revient à un *Squadron* autonome : le 54th PS.

Kiska

Activé dans l'Ouest en 1941 et basé en Oregon puis dans l'état de Washington, le 54th d'abord doté de P-36 et de P-40 est transformé à la hâte sur P-38E à partir de février 1942. Deux mois plus tard, intégrant le 28th *Composite Group*, il envoyé d'urgence en Alaska. Il y atterrit quelques jours avant l'attaque ennemie dirigée contre les installations de Dutch Harbour. En guise de riposte, les P-38 entrent aussitôt en action en fournissant une escorte à des B-26 qui – sans succès – essaient de s'en prendre à la flotte japonaise. Toutefois, contrairement à leur protégés, les chasseurs ne parviennent pas au contact. C'est d'ailleurs peut être mieux ainsi ! Trois jours plus tard, gagnant les première lignes, des Lightning s'attaquent en effet par erreur à un cargo soviétique neutre pris pour un navire ennemi. Le bâtiment, chargé entre autres de 1 000 tonnes d'explosifs *made in USA*, n'étant que superficiellement endommagé, l'intérêt des protagonistes est d'étouffer l'affaire. Elle le sera ! Néanmoins, cette erreur d'appréciation en dit long sur l'impréparation des pilotes.
Confrontés à des matériels nouveaux dans un environnement hostile, ces derniers vont toutefois devoir rapidement faire leur preuve. C'est chose faite à la fin juin 1942 quand la destruction de trois gros hydravions a coque surpris au mouillage a Kiska est enregistrée. Le 4 août, les pilotes du 54th FS récidivent, surprenant un vol de trois quadrimoteurs adverses identifiés comme des « Mavis ». Lancés à la recherche du tender servant de base au PBY de l'US Navy, les Japonais ne voient pas la menace fondre sur eux : deux sont abattus, tandis que le dernier parvient à gagner l'abri des nuages. En réalité, si tel est le sens du rapport américain, il ne recoupe pas celui du *Toko Kokutaï* aux ordres du capitaine de corvette Sukemitsu Ito qui indique seulement que des « B-38 » (*sic*) ont attaqué ses Type 97. L'un d'entre eux a été légèrement endommagé.

Quoiqu'il en soit les patrouilleurs japonais ne se montreront plus, en tous les cas plus en force dans ce secteur. Le Lightning vient modestement de conquérir la supériorité aérienne au-dessus du Pacifique nord. Certes, la victoire ne vaut que par la qualité de l'adversaire, mais équipé d'un canon et de cinq mitrailleuses pour sa défense, le H6K bien que lourd et relativement lent n'est pas pour autant un « client facile ».

La première « vraie » victoire de nos sentinelles de l'hiver est homologuée le 28 septembre 1942 quand attaquant une nouvelle fois Kiska, cette fois en compagnie de P-39, les Lightning du 54th FS revendiquent un A6M2-N « Rufe » porté au crédit du *Major* Milton Ashkins. Deux autres Nakajima tombent sous les coups des Airacobra du 57th FS qui perdent un des leurs dans l'engagement. Le *Toko Kû* reconnaît cette fois la destruction totale d'un Type 2 et des dommages importants sur deux autres.

Le rôle des P-38 de la 11th Air Force ne se limite pas à la chasse. L'escorte des bombardiers ou des appareils de sauvetage et surtout l'attaque d'objectifs ennemis à terre ou en mer entrent également pour une bonne part dans ses attributions. Intégré à l'automne au sein d'un 343th FG (dont les autres composantes, les 11th et 18th FS, sont dotées de P-40) le 54th FS est désormais une unité aguerrie. Prématurément vieillis les P-38 E doivent être progressivement mis sur la touche, dans l'attente d'appareils plus récents dont malheureusement les livraisons s'effectuent au compte-goutte.

Sur ce point, l'histoire veut que, ramenant un de ces vétérans à l'arrière afin de lui faire subir une visite d'entretien, le *1st Lieutenant* George Laven Junior ait trouvé le dépôt fermé. Qu'à cela ne tienne, considérant que la révision ne pouvait attendre, le pilote se décide à la faire effectuer chez lui, dans les ateliers de San Antonio, au Texas. Ce faisant, il réalise un vol aller-retour de 16 000 km aux frais de l'Oncle Sam, apportant au passage la preuve que les P-38 E, sur lesquels avaient été adaptés localement des réservoirs supplémentaires, n'étaient pas si fatigués en fin de compte ! À la fin de l'année, alors que la menace est

Dernière consigne avant le décollage pour ces pilotes du 54th FS qui profitent des (relativement) bonnes conditions de vol de l'été arctique 1942 pour conduire leurs P-38 E sur Kiska ou Attu tout juste conquises par les Japonais.

Verglas, problèmes techniques ou dommages au combat ? Peut-être un peu des trois pour ce « 87 » qui a effacé son train sur une piste faite de plaques PSP.

fixée, les survivants du 54th se préparent à hiberner. Sur les 33 pilotes constituant le noyau originel seuls dix passeront leur tour d'opérations indemnes. Cette statistique tragique ne peut cependant guère être imputée à l'avion, ni même aux Japonais, mais aux conditions de vol détestables régnant sous ces latitudes. Le 23 mai 1943, deux nouvelles victoires sont remportées contre des bombardiers identifiés comme des G4M « Betty », portant le total de l'unité à 13,5.
La totalité de l'archipel aléoute étant libérée peu après, l'action des 54th, 18th et 344 FS – ces derniers partiellement rééquipés avec des P-38 en 1943 – se limitera dès lors à de fastidieuses patrouilles et autres missions de reconnaissance. Sans interventions ennemies, les pertes demeureront pourtant sensibles jusqu'à la fin du conflit du seul fait de la météo !

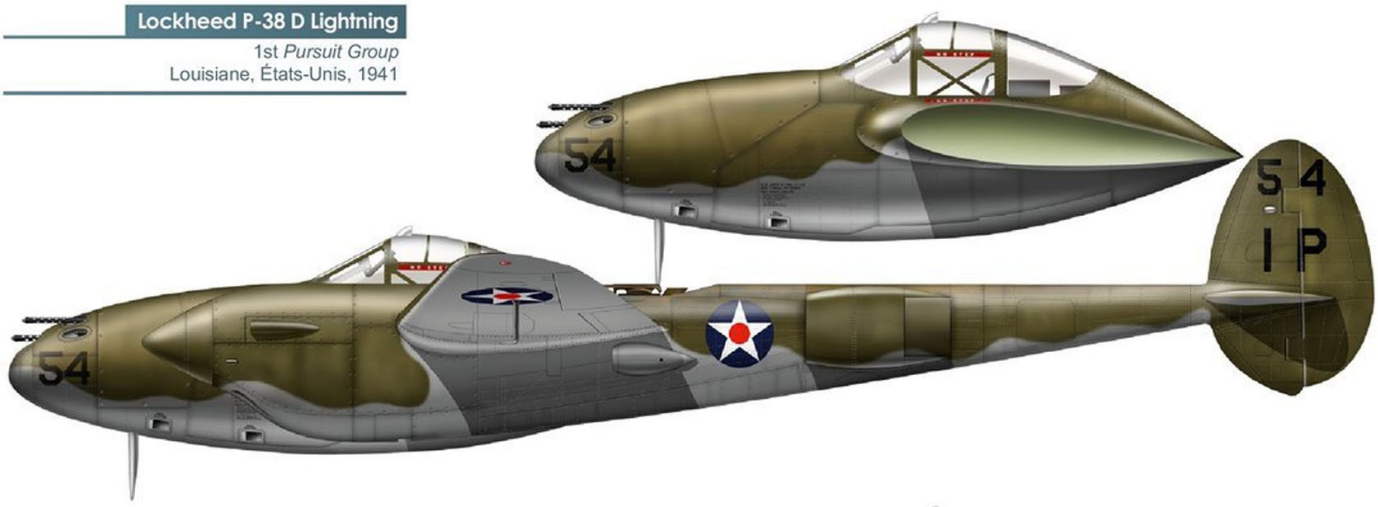
Lae

Alors qu'à l'autre bout du gigantesque théâtre des opérations du Pacifique, les pilotes du 54th FS commencent à maîtriser leur Lightning, le modèle fait son apparition dans le Pacifique Sud-Ouest. La première unité à toucher le nouvel appareil en remplacement de ses Airacobra est le 39th FS. Ce *Squadron* est historiquement un pionnier dans l'utilisation du P-39 sur lequel il a été

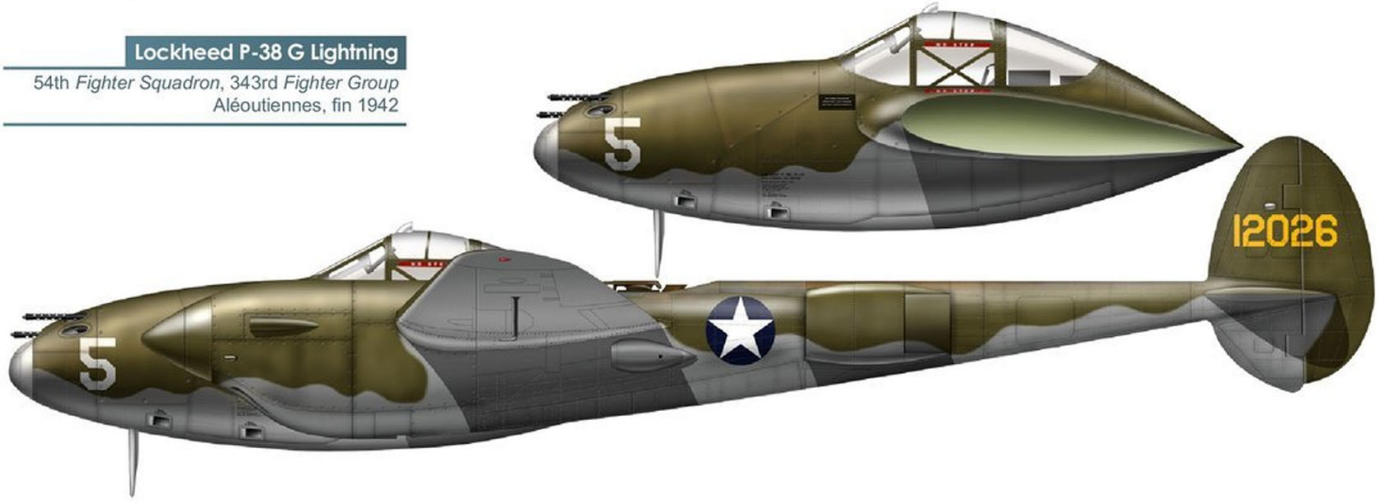
> « Jusqu'alors le ciel avait toujours été dégagé au-dessus de nous mais, maintenant, avec le Lightning, les choses allaient changer ! »
> *Sakaï Saburo*, as de la Marine Impériale Japonaise.

déclaré opérationnel en juillet 1941 au sein du 31st PG. Après la déclaration de guerre, il est rattaché au 35th PG. Transféré avec armes et bagages en Australie, il contribue à y former le noyau de la 5th *Air Force*. À ce titre, il est rapidement déployé en Nouvelle-Guinée menacée par l'avance ennemie
De durs combats vont opposer pendant tout le printemps et l'été 1942 les aviateurs du *Taïnan Kokutaï* à ceux 5th *Fighter Command* au sein duquel à côté de pilotes expérimentés comme le *1st Lieutenant* Georges « Weathie » Welsh, héros de Pearl Harbour, se forme toute une génération de chasseurs. C'est le cas des *2nd Lieutenant* Richard « Dick » Suehr et Jack Jones qui connaissent leur baptême du feu en juin 1942, au-dessus de Milne Bay. Richard Suehr est sans illusion sur les qualités de son avion : « J'adorai voler avec mais pas au combat. À 6 500 mètres, il n'y avait pratiquement plus aucune marge entre la vitesse maximale et la vitesse de décrochage ! » Cependant c'est avec bien avec un vieux P-400 qu'il remporte sa première victoire le 9 juin 1942.
Formé à rude école, le 39th FS a su tirer le meilleur de ses P-400 et P-39D qui ne peuvent effectivement pas rivaliser avec leurs adversaires en termes de maniabilité. Sans compter que privés de turbo, ils ne disposent que de très médiocres performances au-delà de 20 000 pieds. Malgré ces limitations, le *1st Lieutenant* Thomas Lynch obtient quand même trois homologations en quelques semaines, affirmant des qualités de chasseur qu'il va pouvoir cultiver aux commandes du bimoteur vedette de la Lockheed, dont son *Squadron* sera dotée en priorité.
Les « Flying Cobras », comme ils se sont eux-mêmes surnommés, sont donc repliés sur l'Australie au mois d'août 1942 afin d'y être rééquipés. Des problèmes de maintenance et une prise en main difficile vont retarder leur retour à Port Moresby jusqu'à la fin du mois d'octobre. Sept pilotes aux ordres du *Captain* Robert Faurot sont alors détachés à Guadalcanal. Leur mission consiste à renforcer les défenses de l'île en attendant que les 339th FS soit à son tour déclaré opérationnel sur P-38. Au bout de trois semaines, ils sont rapatriés en Nouvelle-Guinée sans avoir pu ouvrir le score de l'unité.

Lockheed P-38 D Lightning
1st *Pursuit Group*
Louisiane, États-Unis, 1941



Lockheed P-38 G Lightning
54th *Fighter Squadron*, 343rd *Fighter Group*
Aléoutiennes, fin 1942



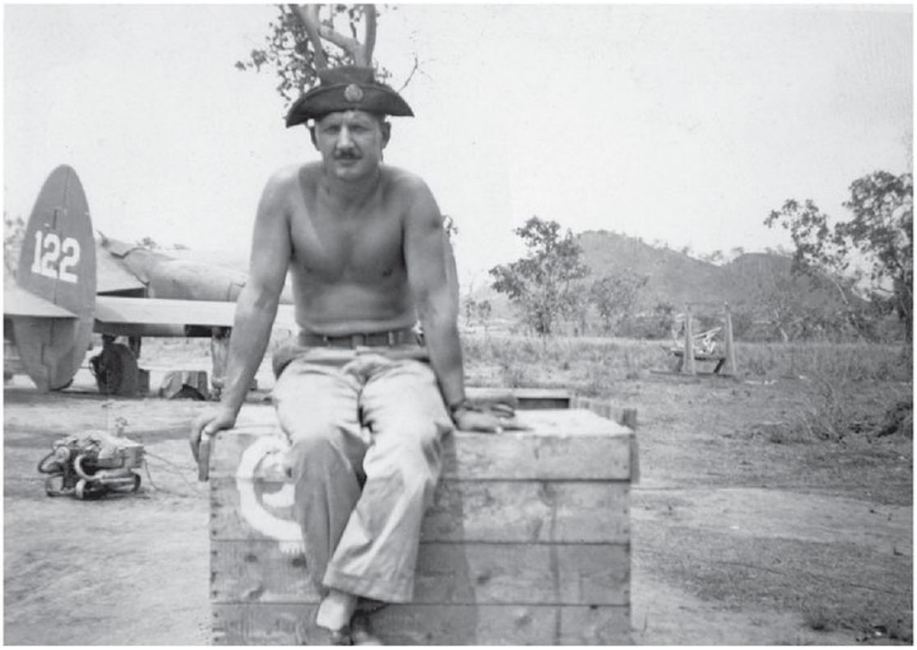
▲ Beau spécimen de P-38F « carnivore à double dentition » caractéristique du 39th FS (35th FG) engagé en Nouvelle-Guinée et pionnier dans l'utilisation du modèle.

Le reste de l'effectif a occupé son temps à parfaire sa mise en condition en effectuant des patrouilles défensives sans davantage de résultats tangibles. Il faut attendre la fin novembre pour que les sorties à longue distance reprennent contre les principales infrastructures ennemies du secteur. C'est ainsi qu'une première victoire est enregistrée par « Bob » Faurot sur un monomoteur japonais surpris au décollage de Lae. Dès lors les mentions du nouveau bimoteur de chasse ne cessent de fleurir dans les rapports nippons. Bien qu'une première victoire sur ce nouvel ennemi soit revendiquée le 26 décembre, il semble bien qu'il faille attendre encore une bonne quinzaine pour qu'un P-38 F soit effectivement victime de la chasse japonaise, en l'occurrence le S/N 42-12665 du *2nd Lieutenant* John Mangas, qui est porté disparu. Le solde reste quoi qu'il en soit largement positif pour les Américains puisqu'ils revendiquent de leur côté plus de 50 succès en combat aérien durant la même période.

C'est ainsi que le 27 décembre, répliquant à un raid conduit sur Buna, 12 « Yippees » tombent sur des Ki.43 ainsi que des A6M escortant des Aichi D3Y. Bien qu'on puisse douter d'une telle collaboration entre l'armée et la marine impériales les défenseurs ne font pas de détails ni de quartiers. Au retour, les pilotes du 39th revendiquent douze succès réduits à onze par le système d'homologation de l'USAAF. Le *Captain* « Tommy » Lynch avec deux « Oscar » atteint ainsi la barre symbolique des 5 victoires, ce qui fait de lui un as. Cependant, un petit nouveau détaché, du 9th FS, le *2nd Lieutenant* Richard Bong assure lui aussi un doublé (un « Val » et un « Zero ») tout comme son camarade le *1st Lieutenant* Hoyt Eason. Dans les faits, même si les assaillants ne perdent en vérité que six des leurs, le 39th, lui, ne perd aucun appareil ni pilote ! La réputation du Lightning est en train de naître et son aura ne cessera plus de croître dans tout le Pacifique. Quatre jours plus tard, c'est le même scénario qui se joue. Neuf Zero sont revendiqués dont trois au seul Eason qui devient ainsi le premier as de la 5th *Air Force* sur P-38. « Tommy » Lynch qui en est maintenant à six victoires avait obtenu les trois premières aux commandes d'un Airacobra. Le *1st Lieutenant* Kenneth Sparks ramène un avion en dentelle mais aussi deux revendications supplémentaires. « Dick » Bong joue de malchance et pour lui cette Saint-Sylvestre ne sera pas mémorable. Elle ne l'est manifestement pas davantage pour les forces armées impériales qui ne rapportent pas de pertes correspondant à cette hécatombe, ni d'ailleurs la moindre victoire.

Avec la nouvelle année, les bimoteurs de « 14 miles drome », depuis peu rebaptisé Schwimmer Airfield en l'honneur d'un pilote de P-39 tombé en mission, passent à l'offensive. Ils s'en prennent aux bases aériennes de Lae et Salamaua, ainsi qu'au trafic maritime. Leurs interventions sont réalisées soit dans le cadre de missions

▼ Le *Captain* Jones photographié devant son P-38 F à Port Moresby début 1943. Il terminera la guerre avec 5 victoires, dont une remportée en juin 1942 sur P-39.



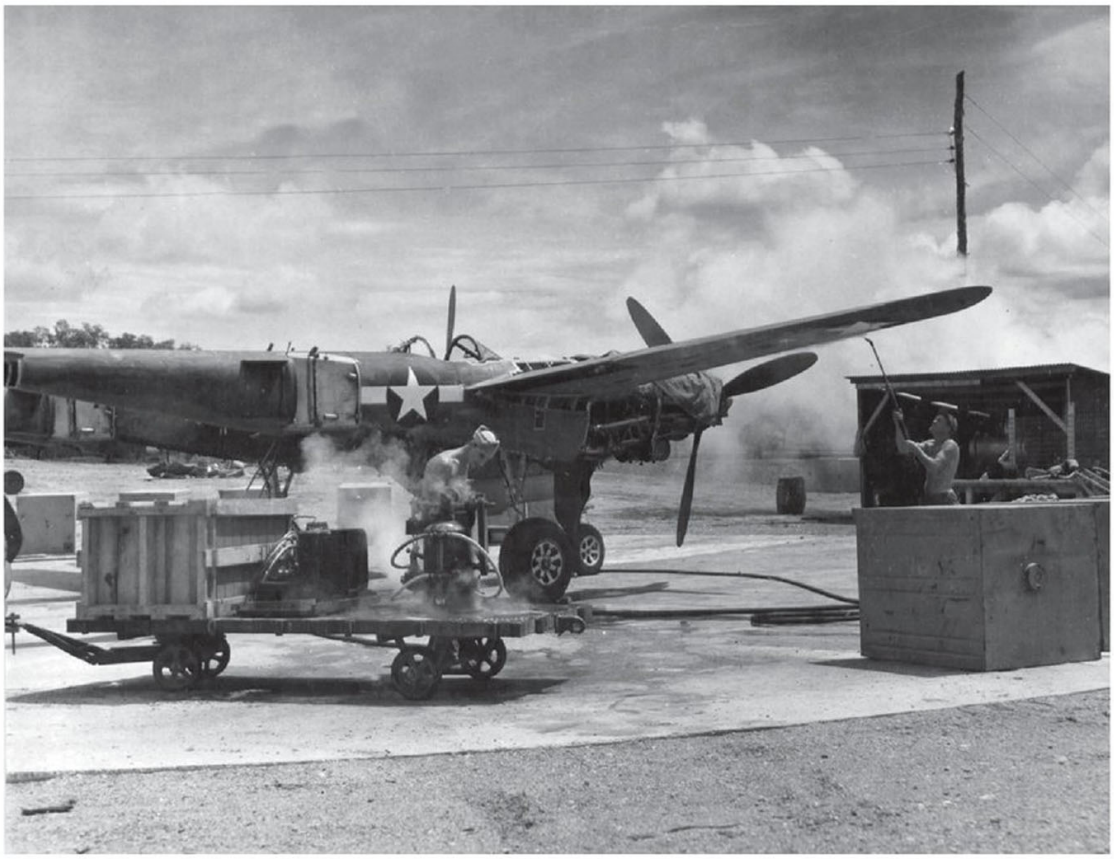
d'escorte au profit des B-26 et des A-20, soit en configuration chasseurs-bombardier. Les Ki.43 du 11. *Sentaï* tentent de s'interposer et mal leur en prend. En effet, les camarades de « Tommy » Lynch revendiquent 6 succès le 6 janvier, 7 le 7, et non pas 8 le 8… mais 16 ! Sur ces entrefaites, Bong accède au statut d'as moins de 15 jours après avoir ouvert son palmarès. Il peut donc rentrer satisfait dans le giron des « Flying Kinghts » qui sont en voie d'être à leur tour déclarés opérationnels sur P-38.

Sans doute faut-il relativiser l'importance de chiffres aux termes desquels les Japonais du 11. *Sentaï* pour l'armée et des 252e et 582e *Kû* pour la marine auraient perdu près de 60 appareils en trois jours, les P-38 caractérisés par leur double sourire carnassier n'étant pas les seuls chasseurs alliés à opérer sur la zone. Si l'on s'en tient aux décompte nippons 23 Ki.43 et quatre A6M auraient quand même été abattus entraînant la mort huit de leurs pilotes. Les survivants à l'instar de leurs adversaires font état de scores mirobolants avec quinze victoires pour l'armée et onze pour la marine. Reste que le pouvoir de nuisance des Japonais semble neutralisé, au moins pour un temps : il faudra attendre en effet plus d'un mois pour voir le 11. *Sentaï* venir escorter de nouveau des bombardiers sur Wau.

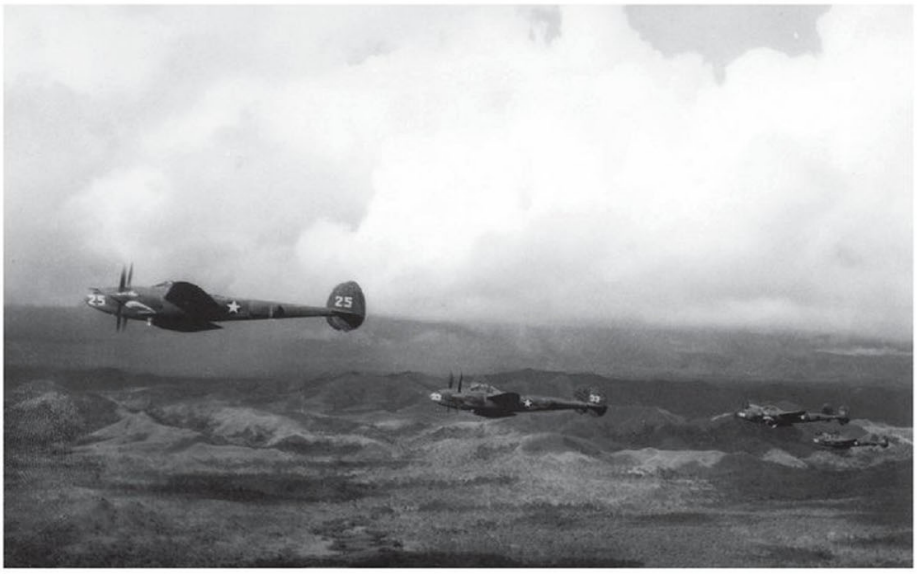
En tout état de cause, ces nettoyages successifs vont permettre à la 5th AAF du *General* Kenney, assistée par des éléments de la RAAF, de remporter en mer de Bismarck l'une des batailles navales les plus marquantes de la Seconde Guerre mondiale. Les Alliés n'y engagent en effet aucun navire, laissant les aviateurs seuls à la manœuvre.

En février 1943, l'avance Japonaise dans le Pacifique, stoppée l'année précédente, semble définitivement enrayée sur une ligne allant des Aléoutiennes à la Nouvelle Guinée en passant par Midway et Guadalcanal. Après avoir admis sa défaite pour la possession de cette dernière, l'état-major impérial décide de renforcer ses positions en Nouvelle-Guinée, en y envoyant d'importants contingents prélevés en Chine. C'est dans cette optique que le 28 février 1943, la 51e division d'infanterie au grand complet embarque sur huit transports de troupe ; l'unité compte alors 6 900 hommes environ. Escortés par autant de destroyers, ils quittent Rabaul afin de gagner le port de Lae. Il s'agit d'un cabotage qui conduira le convoi le long des côtes de la Nouvelle-Bretagne avant d'obliquer par le golfe de Huon vers la grande île de Papouasie. Pendant toute la durée de la traversée la flotte doit bénéficier d'une protection aérienne. Or, celle-ci va s'avérer insuffisante et ce qui va suivre s'apparente davantage à un carnage qu'à une bataille en mer. Entre les 3 et 4 mars, le convoi est en effet attaqué sans relâche par les appareils américains et australiens.

▲ Une façon très personnelle de porter l'uniforme en général et le chapeau de brousse australien en particulier. À l'arrière-plan de ce cliché pris à Port Moresby, un appareil du 39th FS.



▶ Nettoyage à haute pression (ou plutôt à la vapeur) réalisé à Port Moresby au sein du 27th Air Depot au cours de l'automne 1943.



Tout ce qui vole dans le secteur est lancé à l'assaut de la force nippone : Les B-17 et B-24 sont chargés de bombarder en vol horizontal, tandis que les B-25 du 38th BG attaquent en vol rasant en utilisant la technique du ricochet, le « *Skip Bombing* ». Pendant ce temps, opérant de concert avec des Beaufigther australiens, les A-20 et les Mitchell « *Gun Ships* » du *3rd Attack Group* feront taire les défenses antiaériennes par des tirs de suppression. De leur côté, les P-38 des 9th et 39th *Squadrons* sont naturellement chargés de tenir les Zero à distance.

Les choses sérieuses commencent le 2 mars, comme en témoigne le *Captain* Charles King du 39th FS : « Nous étions 16 pour escorter 24 B-17 en route pour taper ce convoi qui voguait au large de la Nouvelle-Bretagne. Profitant de l'importante couverture nuageuse trois « Oscar » ont essayé de s'en prendre aux quadrimoteurs en s'alignant dans leurs 6 heures. Nous sommes aussitôt intervenus. Deux patrouilles sont descendues s'expliquer avec les agresseurs, tandis que les deux autres *Flights* demeuraient en couverture. Un des Japs poursuivit par Lynch et son ailier s'est littéralement jeté sur l'équipe de Jones. Aussitôt, Malett l'a envoyé au tapis. Nous en avons poursuivi un autre avec Randall en le poivrant a tour de rôle, j'ai dû lui asséner le coup de grâce. Fumant abondamment, il est tombé tout droit, visiblement hors de contrôle. Le troisième n'a pas demandé son reste. Malgré des conditions peu favorables les bombardiers ont touché trois cargos ennemis dont un a probablement coulé. »

Ce n'est toutefois qu'un avant-goût de l'affrontement décisif qui se joue le lendemain. Pendant plusieurs heures, A-20, B-25, B-17 et Beaufigther se relaient au-dessus de la cible jusqu'à l'annihiler presque totalement : deux destroyers seulement en réchapperont. Dans les airs, la correction est sévère. Le *1st Lieutenant* Paul Stanch abat ce jour-là les deux premiers des dix adversaires qui constitueront son palmarès final : « Nous avons eu affaire à 30 Zero évoluant à 18 000 pieds. J'avais des ennuis de turbo et je savais que je ne pourrais guère monter beaucoup plus haut, alors j'ai foncé dans le tas ! Le *Major* Prentice en avait pris un en chasse mais il était lui-même poursuivi par un second. J'ai décidé de lui donner un coup de main. Je me suis glissé dans les 6 heures du Zero. Une courte rafale et il a basculé sur l'aile avant de piquer vers la mer. Je l'ai suivi... Il n'a jamais redressé et a percuté l'océan. Je suis remonté au contact aussi vite que mon zinc me le permettait. J'ai alors aperçu trois de nos bombardiers malmenés par plusieurs Zero ; les surplombant, les Japonais se laissaient tomber sur eux à tour de rôle pour enchaîner de courtes passes. Ils ne m'ont pas vu venir. J'ai donc pu me dissimuler sous l'une de leurs victimes. Quand ils ont recommencé leur cinéma, j'étais prêt : Je me suis engagédans le sillage du premier à se pointer et je l'ai descendu en flammes ! »

Le 39th engrange quatre nouveaux succès lors de cette journée mémorable. Le 9th, demeuré la plupart du temps en couverture haute, un seul : un « Oscar » attribué à Bong. Mais les Japonais vont prendre leur revanche. Bob Faurot, Hoyt Eason et le *1st Lieutenant* Fred Shifflet, qui pilote l'un des rares P-38 G perçus par son *Squadron*, vont tous trois tomber. Ils sont victimes d'un piège classique consistant à se servir d'un B-17 endommagé comme appât. Aucun des trois chasseurs ni le bombardier n'en réchappent. Bien que Faurot ait (probablement) été vu se parachuter et qu'Eason ait pu amerrir et s'extraire de l'épave de son Lightning, on ne retrouvera jamais rien d'eux, pas plus que de Schifflet. Volontaire placé en 1940-41 dans la RAF en tant qu'observateur Faurot était un leader expérimenté. Il était en outre le premier pilote

◤ P-38 F du 39th FS évoluant à basse altitude dans leur environnement habituel : le cliché date du début 1943.

▶ Cornelius « Corky » Smith du 80th FS. Le pilote remportera onze victoires homologuées. On notera le camouflage fatigué et délavé de l'appareil.

◀ P-38 G « Nulli Secundus » du *1st Lieutenant* Ladd, un as du 8th FG, photographié en décembre 1943 en bordure du terrain de North Borio sur Dobodura. Ladd sera porté disparu le 15 octobre 1944. Il était alors titulaire de 11 victoires.

dans la zone à avoir remporté une victoire aux commandes d'un Lightning. Pour sa part, Hoyt Eason était le premier as « tout » P-38. Leur disparition est donc douloureusement ressentie. Elle rappelle à leurs camarades que la guerre est loin d'être terminée et que les « Yippees » ne sont pas invincibles !

Les huit cargos du convoi sont finalement coulés. Avec quelques centaines de survivants privés d'équipements lourds, la 51e division a presque été complètement annihilée avant même d'avoir posé le pied en Nouvelle-Guinée !

Dans les jours qui suivent, des escarmouches se poursuivent. Elles permettent à Ken Sparks de se distinguer en réalisant un nouveau doublé. Elles donnent également l'occasion à de futures vedettes du 9th *Squadron*, comme le *1st Lieutenant* John O'Neill, d'ouvrir leur palmarès ou de le compléter, comme dans le cas du *Captain* Harry Brown qui avait inauguré le sien un certain 7 décembre 1941 !

Avant la mi-mars, les « Flying Knights » enregistrent huit nouveaux succès, dont deux de plus pour Richard Bong. De ce point de vue, il est alors au coude-à-coude avec Ken Sparks, ce qui produit une émulation plus au moins saine entre les deux *Squadrons*. Autant Sparks est-il méthodique et respectueux des consignes, autant Bong est fantasque ; agissant à l'instinct, il a tendance à n'en faire qu'à sa tête. Un destin tragique unira les deux hommes, victimes à 18 mois d'intervalle d'accidents aériens survenus en Californie, bien loin du lieu de leurs exploits.

À la fin du mois de mars 1943, les « Flying Cobras » du 39th *Fighter Squadron*, présents depuis un an en Nouvelle-Guinée, bouclent un semestre entier d'opérations sur P-38. Ils se sont imposés comme des acteurs incontournables de la guerre aérienne conduite dans cette partie du monde.

Tandis que le 80th FS s'apprête à rejoindre les deux autres *Squadrons* de la 5th *Air Force* équipés de Lightning dans les Salomon, le 339th FS, qui est alors seul à mettre en œuvre le P-38 au sein de la 13th AAF, s'apprête à réaliser une mission qui va conférer à l'avion une réputation mondiale quasi-immédiate !

Ballale

Constitué à la hâte, le 339th *Fighter Squadron* est activé le 7 novembre 1942. Basé à Guadalcanal, il est confié au *Captain* John Mitchell, qui a combattu sur P-39 aux plus durs moments de la « Cactus Air Force ». En sous-effectif, il doit cependant, comme on l'a vu, être renforcé pendant une dizaine de jours critiques avec des moyens prélevés sur le 39th FS. En décembre ces derniers ont regagné leur base, laissant les hommes de la future 13th AAF (officiellement activée le 13 janvier 1943) seuls face aux pilotes japonais du *Tinian Kokutaï* à la fois agressifs et expérimentés. Néanmoins, ici comme ailleurs dans le Pacifique, le bimoteur de la Lockheed ne tarde pas à s'imposer quelle que soit la qualité des hommes et du matériel qu'on lui oppose. Ainsi, le 27 décembre, les pilotes du 339th ripostent victorieusement à un raid ennemi, dont ils malmènent l'escorte. Sept homologations sont accordées, dont trois au *Captain* Thomas Lanphier et deux au *1st Lieutenant* Rex Barder. Ce dernier récidive le lendemain en envoyant *ad patres* un nouveau monomoteur ennemi. Le nouvellement promu *Major* Mitchell fait de même le 5 janvier 1943. Cette première victoire sur P-38 s'ajoute aux deux précédemment obtenues aux commandes de son Airacobra. Deux Zero supplémentaires, le 27 janvier, font de lui un as. Deux jours plus tard, au terme d'un engagement de nuit, il détruit « Charlie la Lessiveuse » sous les applaudissements de tous les personnels de la base, dont le repos était troublé soir après soir par les survols répétés et les bombardements erratiques du bimoteur solitaire. La sérénité nocturne ne durera toutefois qu'un temps avant que n'apparaisse une nouvelle « Lessiveuse ».

Le 14 février, les experts des 204e et 252e Kû prennent leur revanche. Tombant par surprise sur une formation regroupant 22 chasseurs américains escortant sur Buin neuf PB4Y-1 de la VB-101. Ils en descendent huit pour la perte d'un seul des leurs. À côté de deux Liberator et de deux F4U (VMF-124) figurent quatre Lightning du 339th FS (sur 10 engagés) ; pour l'unité, cette journée, au terme de laquelle trois pilotes sont perdus (un prisonnier et deux disparus), sera la pire de toute la campagne !

Les missions se poursuivent, ce qui permet au *Squadron Leader* de devenir le 27 février un as à part entière sur P-38. À la fin de l'hiver, alors que le Japonais renonce définitivement à s'emparer de Guadalcanal, le 339th FS dans des conditions difficiles est parvenu à s'imposer face à la crème de l'aéronavale nippone. Il fait alors figure d'unité homogène et très professionnelle. Ces qualités tout autant que la géographie vont la désigner pour conduire l'opération « Vengeance ».

À cette époque, la marine aux ordres de l'amiral Yamamoto Isoroku s'est vue assignée par l'état-major impérial la tâche de restaurer la supériorité aérienne et navale en Nouvelle-Guinée. La cheville ouvrière du plan « I Gô » élaboré à cet effet est une nouvelle fois l'aviation embarquée. Cependant, la *Kido Butai* ne disposant pas de suffisamment de porte-avions, celle-ci est tout bonnement débarquée. Elle perd ainsi une mobilité qui jusque-là avait constitué son principal atout. Cette riposte est le fruit de la réflexion d'un homme, le même qui a imaginé le principe de l'attaque sur Pearl Harbor et conduit depuis deux ans la flotte de victoire en victoire, et depuis quelques mois de demi-succès en revers patents : Yamamoto, considéré comme l'ennemi n°1 des États-Unis dans le Pacifique .

Les phases initiales de « I Gô » déclenché dans les premiers jours d'avril 1943 suscitent un élan d'enthousiasme dans les cercles militaires nippons. Ils reposent toutefois sur une surestimation gigantesque des modestes résultats obtenus en réalité par les aviateurs. Dans le souci de maintenir l'allant de ses hommes et peut être aussi pour s'assurer personnellement de l'importance réelle de leurs succès, Yamamoto s'engage quelques jours plus tard dans une tournée des popotes.

▲ Sauvetage d'un P-38 G du 339th FS, 347th FG par une équipe de spécialistes de l'*Air Salvage*.

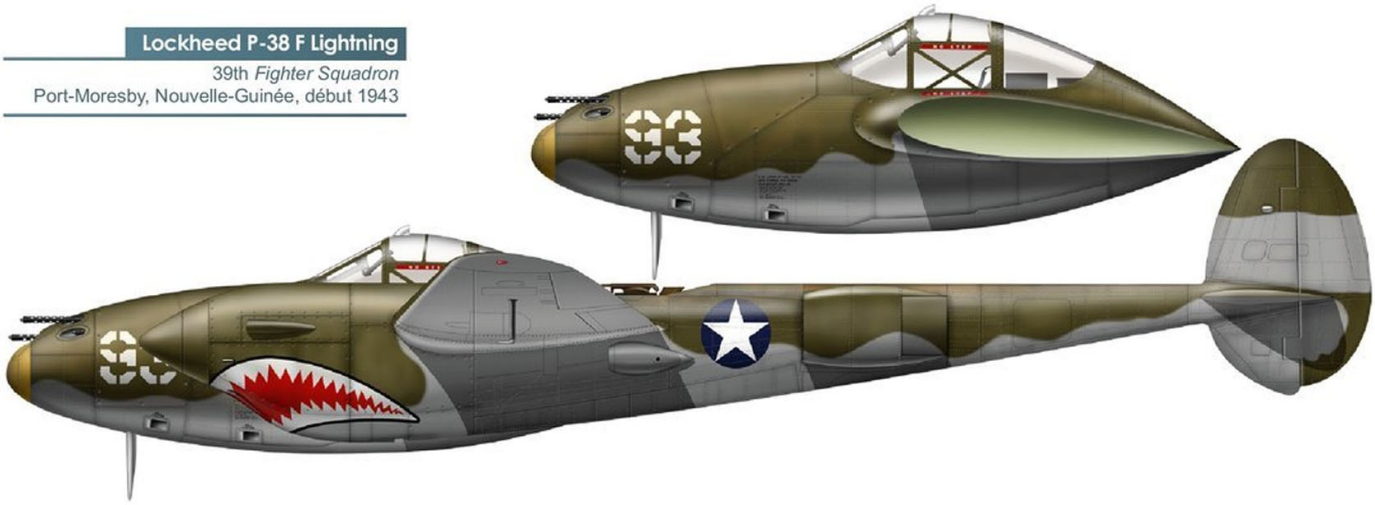
Ce déplacement fait l'objet de multiple échanges radio codés. Or, les services du chiffre américain sont alors parvenus à un haut degré d'efficacité en matière d'interception comme de transcription de ce qu'échangent leurs adversaires. C'est ainsi que la visite des avant-postes que projette de réaliser l'amiral japonais est bientôt connue à Washington dans ses moindres détails. Naît alors l'idée d'une élimination physique de ce dangereux adversaire. L'arme choisie ne sera autre que le Lockheed P-38 !

Le planning japonais prévoit une inspection à Ballale au matin du 18 avril. Distante d'environ 500 kilomètres de Guadalcanal, cette petite île se situe en plein dans le rayon d'action des Lightning du 339th FS basés à Kukum Field. Ils n'y sont plus seuls car au sein du 347th *Fighter Group* des P-38 ont également été disséminés parmi les P-39 et les P-40 des 12th et 70 th FS. L'interception du convoi aérien ennemi composé de deux bombardiers et d'une escorte de six chasseurs (204e *Kû*) n'a cependant rien d'une évidence. Outre une question de distance, certes moins prégnante que ce qu'on a parfois pu dire (la mission tout entière équivaut en ligne droite à un modeste Paris-Toulouse !), les hommes du *Major* Mitchell devront surtout compter sur un minutage parfait. Les horaires de passage sont connus et l'amiral japonais est réputé pour sa ponctualité, mais le moindre grain de sable peut contrarier la belle mécanique de la planification américaine ; d'autant qu'il n'est pas question de tourner en rond dans le ciel en vue des observateurs ennemis et à proximité de ses terrains d'aviations, en attendant Yamamoto. Par chance le 347th FG dispose principalement de P-38 G, celle qui supporte le montage de nourrices de convoyage de 310 US *Gallons*. La mauvaise nouvelle, c'est qu'il n'y a pas suffisamment dans tout le Pacifique Sud. Aussi les avions devront voler lestés d'un bidon de 165 US *Gallons* et d'un autre de 310. Certes le rayon d'action s'en trouve considérablement augmenté (sans vraie nécessité) mais ce montage dissymétrique posera de redoutables problèmes de centrage. Après avoir fait le tour des ressources humaines disponibles, Mitchell sélectionne 17 pilotes expérimentés provenant des 18th et 347th FG. Après un briefing exceptionnellement détaillé, la mission est lancée au petit matin du 18 avril. Et, si l'on excepte deux retours prématurés causés par des ennuis mécaniques tout se passe conformément au plan.

◤ Convoi exceptionnel dans les rues de Nouméa ! Au tournant de l'année 1943, la Nouvelle-Calédonie constitue une importante base arrière pour l'effort de guerre américain dans le Pacifique. Ces P-38 vont être remontés avant d'aller rejoindre leurs unités d'affectation en Nouvelle-Guinée ou dans les Salomon.

Comme l'indique le journal de marche du 339th FS : « On aurait pu croire que les deux camps avaient décidé d'un commun accord de se donner rendez-vous ». Surpris en vue de Buin, les Zero de l'escorte s'expliquent avec une partie du dispositif américains tandis que les autres P-38 s'en prennent aux bombardiers qu'ils abattent coup sur coup. L'un d'eux tombe en mer, le second dans la jungle. Présent dans le premier, le vice-amiral Ugaki Matome aura la vie sauve mais tel ne sera pas le cas de « Dillinger » (nom de code attribué par les Américains à Yamamoto) qui, présent dans le second, trouve la mort d'un Samouraï, tué d'une balle en plein front, la main crispée sur son sabre. Telle est la description que feront les militaires japonais accourus sur les lieux du drame… Outre les deux « Betty », un autre ainsi que trois Zero sont également revendiqués (ces quatre derniers à tort) lors de la bataille pour la perte d'un seul P-38G , celui du *1st Lieutenant* Hine qui est porté disparu.

◀ Murray Shubin du 339th FS pose devant son P-38 G orné de 5 drapeaux japonais symbolisant les victoires remportées au cours d'un même combat au large de Guadalcanal le 16 juin 1943. Shubin en rajoutera encore six !



Toutefois, si « I Gô » a été suspendue le 15 avril, les Japonais toujours mordants poursuivent leurs raids de harcèlement dans les Salomon. Ainsi, le 7 juin, une grosse formation composée de bombardier en piqué Aichi D3Y escorté par des A6M se présentent en approche de Guadalcanal, où l'alerte est donnée. Par chance pour les défenseurs, une CAP composée de quatre P-38 intercepte la formation adverse au-dessus de l'océan, alors qu'elle se trouve encore à plus de 70 kilomètres de sa cible. Évoluant à plus de 29 000 pieds, les défenseurs bien qu'en infériorité numérique, ont l'avantage de l'altitude, de la surprise et d'un positionnement tactique idéal, avec le soleil dans le dos. Cette parfaite combinaison va se révéler létale pour les Japonais. Abandonnant les Val aux P-40 et aux P-39 qui ont décollé sur alerte, les hommes du 339th FS se concentre sur l'escorte : quatre « Zero » sont revendiqués. Réagissant à un autre raid visant cette fois les installations portuaires de l'île, deux victoires sont accrochées à son tableau de chasse par le *2nd Lieutenant* William « Bill » Harris ; le pilote inaugure ainsi un palmarès, qu'il clôturera deux ans plus tard, après avoir accédé au grade de *Lieutenant-Colonel* en y inscrivant une 16e victime !

Un nouveau raid nippon entraîne dix jours plus tard des pertes encore plus catastrophiques pour les assaillants, dont les qualités professionnelles sinon le courage déclinent. Au cours de cet engagement mémorable, le *2nd Lieutenant* Murray Shubin obtient cinq homologations, ce qui constitue un record pour un pilote de P-38 dans le Pacifique.

En octobre 1943, le 44th FS volant jusque-là sur P-40 est à son tour transformé sur P-38, intégrant ainsi le cercle restreint des unités de la « *Jungle air Force* » dotée de ce modèle. L'automne marque une réorientation de l'activité du 13th *Fighter Command* désormais davantage tourné vers l'offensive. S'agissant des Lightning cela se traduit par une multiplication des missions d'escorte et une moisson de victoires. Le 27 octobre, les *Marines* de la 3rd *Division* débarquent sur Bougainville couverts par les appareils des 339th FS qui revendiquent sept adversaires détruits sans aucune perte de leur côté. Murray Shubin désormais *1st Lieutenant* obtient l'homologation de deux bombardiers en piqué, qui constituent les dernières victoires d'un tour d'opération durant lequel il en aura remporté 11. Le 1er novembre, c'est de nouveau le chiffre sept qui sourit aux hommes du *Major* Mitchell ! Au sol, les choses sont moins évidentes : les troupes du général Haruyoshi Hyakutake, bien que privées de tout, se battent comme des diables ; elles ne se rendront finalement qu'en août 1945 !

L'aviation va alors se tourner vers le principal point d'appui ennemi du secteur : la base aéronavale de Rabaul. Outre les appareils embarqués, ceux de l'USAAF, chasseurs et

▶ Le P-38 G « Miss Virginia » piloté par « Rex » Barber, probable vainqueur du G4M transportant l'amiral Yamamoto, finira crashé quelques temps plus tard par le *Captain* Petit.

◀ Alignement de P-38 photographiés à Jackson Field, Port Moresby, au début de l'année 1943. Belle cible pour un chasseur japonais en maraude…

bombardier vont se trouver impliqués dans l'étranglement de cette place-forte. C'est l'occasion d'y retrouver à pied d'œuvre les P-38 du 5th *Fighter Command* et ceux de la « *Jungle Air Force* ».

« Rabi »

Rabaul, au nord-est de l'île de Nouvelle-Bretagne, a d'abord été un comptoir allemand avant d'être livré à l'Australie à l'issue de la Première Guerre mondiale. La ville est prise par les Japonais en janviers 1942. Aussitôt, les occupants entreprennent des travaux de fortification. Ils creusent comme à leur habitude de dizaines de galeries souterraines mais, surtout, ils développent les capacités du port et construisent ou étendent deux aérodromes : tout ceci a pour effet de transformer la base à la fois en plaque tournante des opérations aériennes et navales japonaises mais aussi en verrou stratégique inexpugnable.

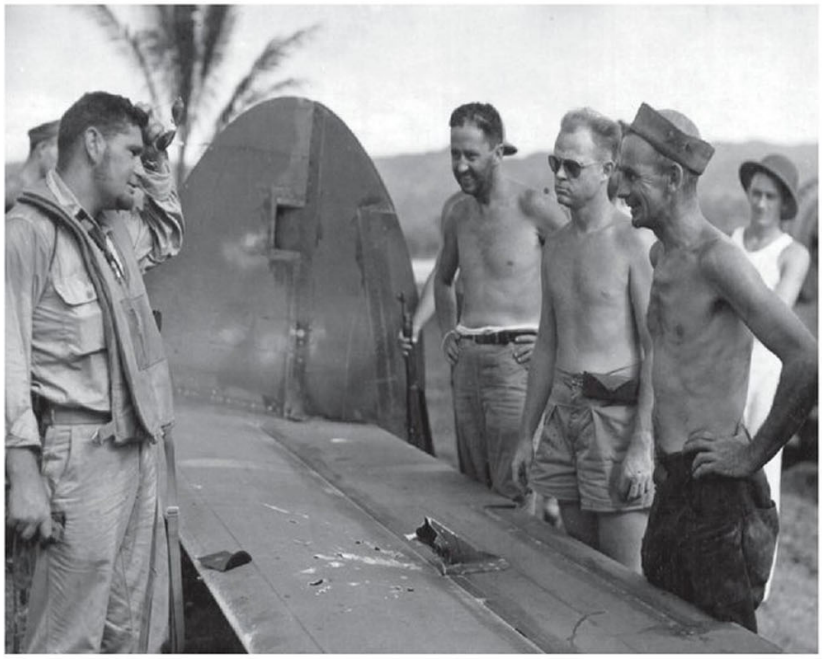
En octobre 1943, l'état-major impérial entretient à Rabaul une importante force aérienne, dont les effectifs ont été encore accrus par l'apport des unités débarquées de la flotte combinée, ce qui ne va pas sans provoquer quelques grincements de dents (silencieux comme il se doit) au sein de la Marine. À cette époque, outre 367 canons antiaériens, la défense du bastion s'appuie sur les 201, 204, 251 et 253 *Kû* ainsi que sur des éléments du 281 *Kû*, ce qui représente une force d'environ 150 chasseurs A6M3 (model 32) pour la plupart (un petit nombre de A6M5 model 52 est également présents). À cela, il convient d'ajouter quelques chasseurs de l'armée Ki.43, Ki.45 et Ki.61 basés ailleurs mais utilisant Rabaul comme base arrière. Les défenseurs disposent aussi, chose rare au pays du soleil levant, d'un radar qui fonctionne : ce qui est encore plus rare !

Aussi impressionnants qu'ils puissent paraître ces moyens sont dérisoires comparés à ceux qui vont leur être opposés. En effet, les Alliés se préparent à lancer contre « Rabi » un bon millier d'appareils, dont la moitié sont des chasseurs parmi lesquels 30 % voire plus sont des P-38.

La 5th AAF a intégré à la fin du mois de mars le 80th FS rattaché aux 8th FG. La situation est alors la suivante : outre le 80th, se trouvent présent en Nouvelle-Guinée, le 39th FS dépendant du 35th FG et le 9th FG intégré au 49th FG. Cette situation est loin d'être satisfaisante d'autant que Kenney réclame la création sous son autorité d'un *Fighter Group* exclusivement constitué de P-38. Ce sera le 475th FG. Activé en mai 1943, il est transféré en août de Amberley Field dans le Queensland vers les premières lignes, en l'occurrence Dobodura Field. C'est à partir de ce terrain que les trois *Squadrons* qui le forment (431st, 432nd et 433rd FS) réalisent leurs premières missions à partir de la mi-août. Cependant le Pacifique du sud-ouest n'est pas considéré par l'Air Force comme une priorité et de fait les dotations en P-38 constituant un équipement de pointe y demeurent strictement contingentées. Il n'est donc pas prévu de laisser subsister longtemps au sein de la 5th AAF l'équivalent de deux groupes volant sur ce type d'appareils. À terme, les 9th et 39th, opérateurs historiques du modèle, devront être rééquipés avec des P-47 D.

En attendant, en octobre 1943, six *Squadrons* de chasse servant au sein de la 5th et deux autres affectés à la 13th AAF mettent en œuvre des « Yippees », sans compter les appareils de reconnaissance du 8th PRS dont l'action plus discrète n'en est pas moins essentielle.

Depuis la fin du printemps, le rôle des premiers a évolué insensiblement de celui d'arme défensive à celui de chasseurs-bombardiers et pour finir à celui d'escorteur à long rayon d'action. Cette mutation est particulièrement significative dans le cas du 80th FS.



Celui-ci se distingue d'abord en avril et mai 1943 en défendant ses bases contre les incursions japonaises réalisées dans le cadre de « I Gô » et de ses répliques. C'est ainsi que le *Captain* Daniel Roberts ouvre le tableau de chasse du *Squadron* en abattant le 11 avril deux Val.

Si, dans un premier temps, les bombardiers semblent majoritaires au niveau des homologations, le 21 mai, à l'occasion d'une mission au-dessus de Wau, les « chasseurs de tête » ramènent celles de 6 Zero sans perte de leur côté ! Un mois plus tard exactement, le balancier semble reparti en sens inverse pour les forces américaines résolument lancées à l'offensive. Au cours d'un raid sur Lae, 14 P-38 affrontent une grosse formation de chasseurs ennemis et en revendiquent 13 de nouveau sans la moindre perte. Le *Captain* George Welsh , héros de Pearl Harbor, réussit un doublé mais il est devancé par le tout jeune *2nd Lieutenant* Cornelius « Corky » Smith qui obtient trois homologations, les premières d'une série de onze. Welsh en aura seize à son crédit à la fin du conflit, dont quatre obtenues en une seule mission réalisée le 2 septembre 1943 !

Le 21 étant décidément un chiffre inspirant pour le 80th FS, il lui réussit une nouvelle fois en juillet avec 11 nouvelles victoires partagées avec le 39th FS. Celles-ci sont remportées lors d'en engagement les ayant opposés à une formations comptant 37 « Oscar » et « des Bf 109 ou quelque chose d'approchant »... Deux Lightning sont perdus, un pilote est secouru en mer, l'autre porté disparu. La fin de l'été 1943, marquée par l'entrée en lice du 475th FG, voit se multiplier les missions d'escorte. L'armée impériale déploie alors son nouveau chasseur Type 3, autrement dit le Kawasaki Ki.61. Ce « Bf 109 » pour les Alliés sera bientôt désigné dans leur nomenclature comme « Tony ». Cette occidentalisation des critères jusque-là en vigueur à Tokyo en matière de conception de chasseur n'impressionne guère les pilote des P-38 H à qui les « Tony » des 68e et 78e *Sentaï* ne posent pas de problèmes insurmontables. C'est ainsi que le 26 juillet, lors d'une première rencontre avec le nouveau modèle, Dick Bong en revendique deux et deux Zero de plus pour faire bonne mesure. Son camarade

▲ & ▼ Ce P-38 H du 339th FS, touché par la DCA est posé sur le ventre à Vella Lavella le 7 octobre 1943. Son pilote, en haut à gauche, le *Lieutenant* Livsey, s'en sort sans une égratignure.

du 9th FS, James « Duckbutt » Watkins fait à peine moins bien avec trois homologations, mais il réitère l'opération 5 jours plus tard, lors d'une mission d'escorte conduite au profit de B-25, en abattant trois « Oscar » !

Cependant voici qu'un « bleu » du 431st FS ne tarde pas à faire parler de lui : le *2nd Lieutenant* Thomas McGuire Jr. Il revendique en effet dès sa seconde mission de guerre un triplé remporté au-dessus de Wevak, le 18 août, alors qu'avec ses camarades il conduit une mission d'escorte que des Zero essaient de perturber. Il récidive trois jours plus tard, le 21, en revendiquant deux Zero détruits ainsi qu'un bimoteur endommagé.

Il avait été de la volonté de Kenney de créer avec le 475th FG une élite de pilotes aguerris pour la plupart et très motivés. Le pari est réussi puisqu'en trois missions le nouveau groupe revendique un peu moins de 50 victoires. À lui seul, le 432nd FS en rapportera 18 pour la seule journée du 22 septembre. Depuis un an qu'il est apparu dans la zone, c'est près d'un demi-millier d'appareils ennemis qui a succombé sous les coups de Lightning, prêts désormais à aller en découdre au-dessus de Rabaul.

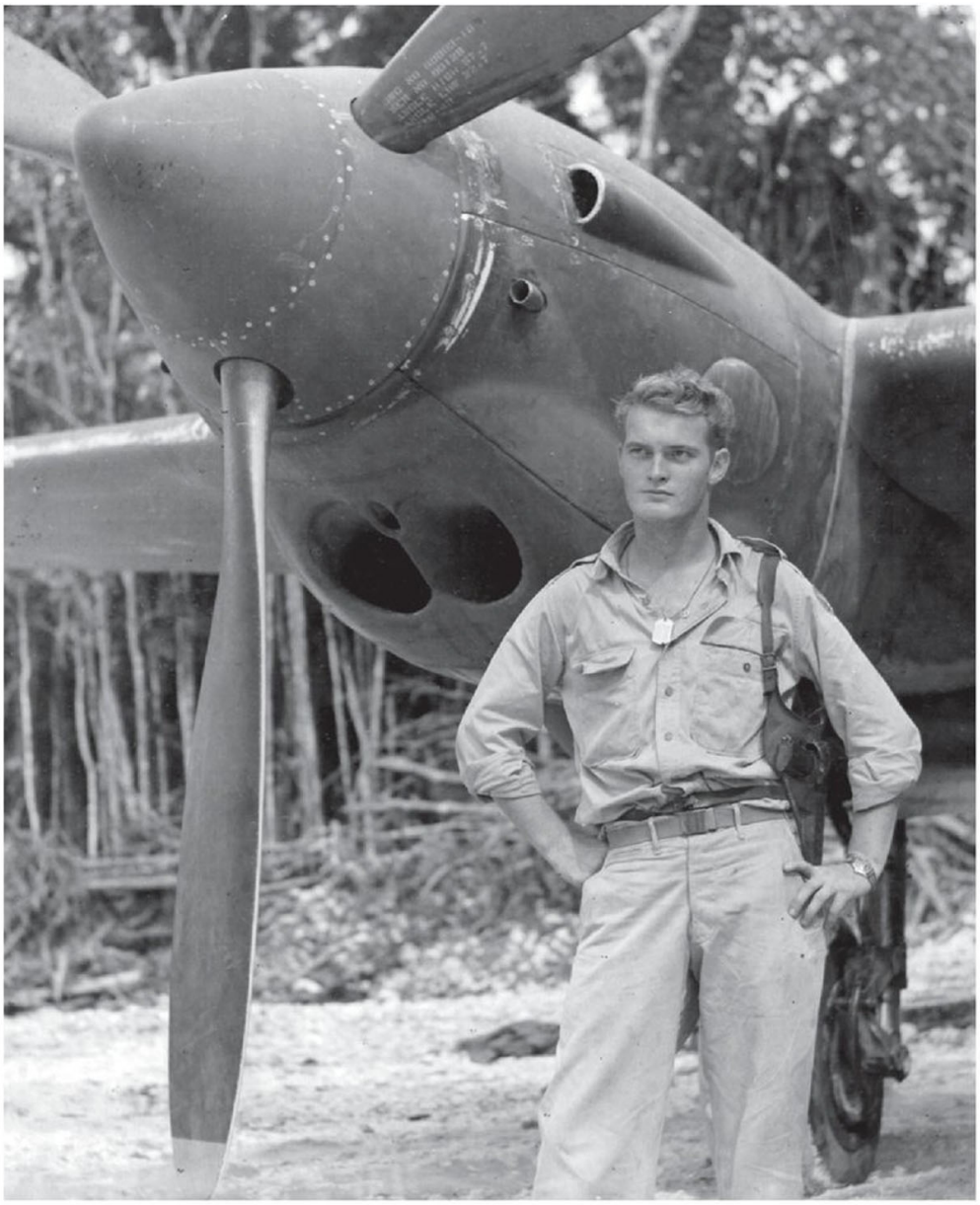
Le harcèlement de ce qui constitue le verrou du dispositif défensif ennemi débute *piano* à la mi-octobre pour croître *crescendo* dans les semaines suivantes. Après les débarquements opérés à Vella Lavella (Salomon) en août et Finshhafen (Nouvelle-Guinée) quelques semaines plus tard et en attendant de s'attaquer au gros morceau constitué par l'île de Bougainville, il s'agit pour les Américains de rapidement neutraliser la menace que fait peser le complexe japonais de Nouvelle-Bretagne sur l'ensemble de la stratégie alliée dans la région.

Le 12 octobre 1943, une première incursion des B-24 du 43th BG au-dessus de Simpson Harbour ne rencontre qu'une faible opposition japonaise, mais trois P-38 du 9th FS et leurs pilotes sont néanmoins perdus à cause du mauvais temps, probablement victimes d'une collision en vol ! Cette mission calamiteuse entraîne la suspension des opérations pendant plus d'une semaine. Il faut attendre le 23 pour qu'un nouveau raid soit lancé. Il se heurte cette fois à une forte réaction de la chasse adverse, que l'escorte fourni par le 475th FG s'efforce avec succès de contenir. Dix-huit victoires sont revendiquées pour la perte d'un P-38 H : son pilote, le *1st Lieutenant* Czameki, en étant quitte pour un bain forcé et quatre mois d'errance. Il sera finalement récupéré près de Buna avec six autres aviateurs, le 5 février 1944, par le sous-marin USS *Gato*.

Le 24 octobre, ayant pris le relais des Liberator, des B-25 se retrouvent eux aussi confrontés aux chasseurs protégeant Rabaul. C'est de nouveau l'occasion pour les 432nd, 433rd et 80th FS de se jeter dans la mêlée. Quarante victoires pas moins sont revendiquées à l'issue de ce combat dont de nombreux succès multiples. Dans ce domaine le *Captain* Jay Robbins des « Head Hunters » se distingue une nouvelle fois. Après un triplé enregistré le 21 juillet, il renouvelle son exploit du 4 septembre en envoyant au tapis quatre adversaires identifiés comme des « Hamp ». Les missions sont de nouveau suspendues jusqu'au 29 octobre, quand 53 P-38 des 9th FS et 475th FG escortant des B-24 s'accrochent avec les défenseurs de la « Gibraltar du Pacifique ». 45 appareils ennemis sont considérés comme détruits au sol ou en vol à l'issue de cette mission : ajoutés à ceux qui l'ont été les jours précédents les forces japonaises semblent dès lors être passées en territoire négatif ! Plus sérieusement, on relève à la charge des défenseurs un acte qui pour être assez habituel chez eux n'en est pas moins révoltant. Le *2nd Lieutenant* Christopher O'Bartlett du 432nd est contraint de se parachuter après que son P-38 H ait été endommagé. Il est aussitôt capturé. Ses geôliers l'exécuteront pour une raison connue d'eux seuls quelques temps plus tard.

Le 2 novembre 1943, le branlebas de combat est sonné au QG de la 5th AAF. Le responsable est un F-5 du 8th PRS qui a ramené d'une mission matinale des clichés révélant outre le trafic habituel du port (sept destroyers et vingt cargos) la présence à Simpson Harbor d'une division de croiseurs rentrant d'un raid contre Bougainville. Aussitôt, le *Brigadier General* Ennis Withehead, adjoint de Kenney et en charge du *Bomber Command*, ordonne une mission. Il faut moins de deux heures aux 78 P-38 des 9th et 39th FS ainsi que du 475th FG escortant 75 B-25 pour décoller de leur base de Dobodura en direction de Rabaul, qu'ils atteindront à la mi-journée.

Les « *Strafers* » du 345th BG, le *Air Apache Group*, seront en première ligne. Armés de bombes au phosphore et de « parafrag », leur mission consiste à neutraliser les défenses ouvrant ainsi la voie à leurs camarades du 3rd BG et du 38th BG chargés de la mission principale.



▲ Avec son physique de jeune premier, le *1st Lieutenant* John Roehm, 44th FS, 18th FG, pose devant son P-38 à Guadalcanal. Il remportera deux victoires : le 8 novembre 1943 et le 18 janvier 1944.

◀ Le *1st Lieutenant* Richard Bong lors de ses débuts prometteurs dans le Pacifique Sud.

◢ Le *Major* Edward Cragg, *Leader* du 80th FS à la tête duquel il remporte 15 victoires avec son P-38 H « Porky II » avant d'être porté disparu en mission le 26 décembre 1943.

◣ Le *Major* Robert Westbrook, un as de la « Jungle Air Force » 13th AAF, aux commandes de son P-38 à la fin de l'année 1943.

Intervenant avec un décalage de quelques minutes, ces derniers ont en effet reçu pour tâche de détruire au moyen de bombes de 500 kg les navires et les infrastructures portuaires. Les aérodromes contrairement à l'habitude ne constituent qu'un objectif secondaire.
Prévenus à temps par leur système de veille avancée, les Japonais préparent une chaude réception aux attaquants. Alors que les P-38 s'expliquent avec une nuée de Zero, les « *Strafers* » se lancent à l'attaque. L'empoignade est rude, très rude même, et tout le monde y laisse des plumes... Côté américain, c'est de nouveau une quarantaine de succès qui est revendiquée mais ce raid spectaculaire s'avère finalement très coûteux pour eux. Dix P-38 et neuf B-25 sont perdus soit 13 % de l'effectif engagé. Plusieurs autres sont très gravement touchés. Avec à peine 18 000 tonneaux de navires marchands coulés, l'opération se solde donc au plan tactique par un demi-échec. D'un point de vue stratégique, c'est en revanche un succès important qui démontre clairement aux Japonais que leur situation dans le Pacifique Sud-Ouest est désormais intenable. Après avoir été de nouveau massivement attaqués par l'aviation embarquée de la Navy les 5, 7 et 11 novembre, ceux-ci l'admettront en retirant ce qui reste de leurs forces aériennes sur Kavieng en Nouvelle-Irlande. Coupé du monde, Rabaul sera alors laissée en proie à des pénuries récurrentes, dont les Alliés espèrent qu'elles conduiront à une capitulation rapide.
Dans cette attente les P-38 de la « *Jungle Air Force* » délivrés de leur mission d'appui à la reconquête de Bougainville prendront le relai de leurs confrères de la 5th AAF appelés à d'autre tâches. La première escorte est ainsi conduite le 11 novembre par ces nouveaux venus. Avant la fin de l'année certains parmi eux, comme le *Major* Robert Westbrook, en profiteront pour gonfler leurs palmarès ; d'autre y laisseront leur vie. Parmi les vétérans du 339th FS, Murray Shubin et Benjamin King sont rentrés au pays. Ils sont remplacés par une nouvelle génération qui se distinguera dans les durs combats qui ne manqueront pas d'émailler la fin de l'année 1943 et surtout 1944.

Formose

En juillet 1943, le 449th FS est formé aux États-Unis avec des P-38 G et des pilotes destinés au front méditerranéen mais qui vont finalement se retrouver affectés en Chine. À la même époque, aux confins de l'Inde et de la Birmanie (Myanmar), le 459th FS est

constitué avec des personnels locaux et des P-38 H acheminés à l'issue d'un long périple transcontinental.

Rattachés pour le premier au 51st *Fighter Group* et pour le second au 80th FG puis au 33rd FG, ces deux *Squadrons* de chasse, les seuls volant sur P-38 à combattre sur le théâtre d'opération connu sous l'appellation de CBI (Chine/Birmanie/Indes), bénéficieront dans les faits d'une large autonomie. Bien que présents en petit nombre sur un front immense ces Lightning des « Flying-Tigers » et des « Twin Tail-Dragons » s'attireront l'estime de leurs alliés et le respect de leurs adversaires en remportant plus de 150 victoires et en réalisant de nombreuses missions d'interdiction ou de soutien.

Basé en Chine, à Kunming, dans le Yunnan, puis à Lingling, près de Yongzhou (Hunan), le 449th FS entre en action à la fin du mois d'août 1943. D'abord materné par le *Major* Edmund Goss provisoirement détaché du 75th FS, l'unité passe rapidement sous la houlette (provisoire) du *Captain* Samuel Palmer qui remporte la première victoire porté au crédit du *Squadron* le 26 août 1943. Le 10 septembre, c'est un autre vétéran de la 12th *Air Force* qui fait connaissance avec ses nouveaux adversaires. Escortant des bombardiers au-dessus de Canton, le *2nd Lieutenant* Lee O'Gregg et son ailier prenne en chasse un Zero solitaire, qui ne le restera pas longtemps. En effet, rapidement, les deux P-38 doivent en découdre avec pas moins de 16 adversaires ! Toutefois ces derniers sont trop nombreux pour en être réellement efficaces et de toute façon ils ignorent ostensiblement les chasseurs pour s'en prendre aux bombardiers. Dans ces conditions Gregg tire son épingle du jeu en descendant un Japonais.

Le 30 octobre, conduites par le *Captain* Enslen et le *1st Lieutenant* Schultz, deux patrouilles chargées d'aller contrarier le trafic fluvial ennemi sur le fleuve Yang Tse Kiang sont coiffées par douze « Oscar » et « Tojo » à hauteur de Kiu-Kiang. La correction est sévère et quatre bimoteurs du 449th FS sont abattus pour autant de Japonais revendiqués (la perte d'un « Oscar » est admise par le 25e *Sentai*). Sur le plan humain, le bilan est finalement moins lourd, puisque à l'exception du *Captain* Enslen qui est tué, les trois autres pilotes sont parvenus à sauter en parachute et ils pourront rejoindre les lignes alliées. Parmi eux le *2nd Lieutenant* Thomas Harmmon, deux fois victorieux le 30 octobre, qui devra marcher 32 jours pour rallier une base amie. Entretemps, ces camarades l'auront vengé de manière éclatante en participant au massacre de « Tanksgiving ».

Au début de l'automne 1943, David Lee Hill, une légende des Tigres Volants que ses amis appellent Tex est revenu en Chine. Disposant d'avions performants, le *Lieutenant-Colonel* Hill, en accord avec Le *Major General* Chennault, décide de frapper un grand coup en s'attaquant par surprise à l'aérodrome de Shinchiku : une importante base ennemie établie sur l'île de Formose (Taïpe). Le projet réussit au-delà de toute espérance. Il prend en effet des Japonais sans doute trop confiants complètement au dépourvu alors que leur terrain regorge d'appareils. Tandis que 10 Lightning du 449th FS assurent la protection des 14 Mitchell (appartenant au tout nouveau *Chinese-American Composite Wing*) chargés de traiter les pistes, les 8 Mustang dépêchés sur les lieux font le ménage sur les parkings. Les quelques « Oscar » qui réussissent à prendre l'air sont impitoyablement chassés. En définitive, les Américains ne subissent aucune perte lors de ce raid de « Thanksgiving » (réalisé le 25 novembre 1943, jour traditionnel d'action de grâce aux USA). Ils revendiquent en revanche 42 destructions certaines et 12 probables tant en vol qu'au sol. Les P-38 se taillent la part du lion avec 24 avions détruits. Sam Palmer, à tout seigneur tout honneur, en revendique trois tandis que quatre doublés sont aussi enregistrés. Parmi eux, Bob Schultz rapporte… un Ju 52/3m et un Stuka ! Il n'en démordra jamais!

Quelques jours plus tôt, le 20 novembre, le 459th FG transféré de Karachi (Pakistan) à Chittagong (Bengladesh) a réalisé sa première mission d'escorte au profit des bombardiers de la 10th AAF, qui s'en prennent aux installations japonaises de Birmanie. À cette époque, Rangoon la capitale et la base aérienne de Meiktila sont les plus visités. La première victoire du *Squadron* sera ainsi enregistrée le 1er décembre et portée au crédit du *2nd Lieutenant* Walter Thompson.

En Asie, l'année s'achève avec un « Tojo » du 85e *Sentaï* abattu par Lee Gregg. Il clôture ainsi au niveau de son score une année qu'il avait commencé en Méditerranée, au sein du 71st FG, avec lequel il avait ouvert son tableau de chasse en détruisant un malheureux Re.2001 du 160° *Gruppo CT*.

En effet, les P-38 ont aussi été engagés intensivement en Afrique du nord puis dans le Sud de l'Europe. Ils ont réussi à s'y imposer face à l'élite de la Luftwaffe dépêchée d'abord en Tunisie puis en Sicile. Cependant, contrairement à la posture défensive qui a prévalu dans le Pacifique, l'action des P-38 de la 12th AAF a tout de suite été tournée vers l'offensive. Il s'agit d'une orientation dont il ne se départiront jamais, même aux pires moments de doute, lors de la percée de Kasserine ou quand subitement les pertes vont croître de façon alarmante à la fin de l'été 1943 ! ■

1942-1943

OFFENSIVES EN MÉDITERRANÉE

Bien qu'elle soit appelée à se dérouler au « soleil du Midi », l'aventure des Lightning de méditerranée débute en réalité au printemps 1942, au milieu des brumes de l'Atlantique Nord. Contrairement aux autres chasseurs destinés à venir combattre l'Axe en Europe, le P-38 est considéré comme apte à s'y rendre par ses propres moyens. C'est ainsi que ces monoplaces vont par petits groupes s'engager à la suite d'un avion leader (généralement un B-17) dans un périple transatlantique composé de quatre étapes.

La première conduit les appareils de Dow Airfield (Aujourd'hui Bangor International) dans l'état du Maine à Goose Bay, Labrador, soit une mise en jambe d'environ 900 km. De là, ils gagnent Bluie-West 1 ou plus rarement Bluie-West 8 respectivement Narsarsuaq et Sondrestorm au Groenland, ce qui représente un vol essentiellement maritime de 1 200 à 1 600 km. Après avoir attendu une éclaircie parfois pendant plusieurs jours, ils s'envolent ensuite vers Reykjavik, en Islande, distante de 1 200 km. Il ne leur reste plus alors qu'à se laisser glisser sur une distance à peu près équivalente vers l' Écosse, où ils finissent par atterrir près de Glasgow.

▲ Le *2nd Lieutenant* Liebers du 96th FS (82nd FG) photographié devant le P-38 G avec lequel il remportera 7 victoires certaines principalement au-dessus de la Sardaigne.

Envisagé comme un moyen rapide et relativement sûr d'amener à pied d'œuvre une importante force aérienne, la phase initiale de l'opération « Bolero » déclenchée en mai 1942 prend fin trois mois plus tard. Après que 386 appareils aient transité jusqu'en Grande-Bretagne. Au milieu des B-17 (301st et 97th BG) et des C-47

(60th TCG), 179 P-38 du 1st et 14th FG ont emprunté la route de l'Atlantique Nord, mais seulement 164 d'entre eux sont arrivés à bon port. L'USAAF avait accepté le principe de pertes pouvant s'élever jusqu'à 10 % de l'effectif engagé. Les monoplaces tiennent tout juste ce ratio alors que les multimoteurs sans surprise s'en tirent mieux. En définitive le taux moyen de pertes enregistré dans le cadre de ce premier déploiement s'élève à 5,2 %. À ce propos, on signalera l'histoire désormais célèbre de cette formation du 94th FS et de son B-17 d'accompagnement qui, perdus dans le mauvais temps et à court de carburant, ont été contraints d'effectuer un atterrissage d'urgence dans un champ de neige du Groenland. Si les équipages sont rapidement secourus, il faudra en revanche attendre 50 ans pour que l'un des six P-38 F-5-LO laissés sur place et recouverts d'un formidable amoncellement neigeux soit récupéré, et encore une dizaine d'années pour voir le vétéran (S/N 41-7630) reconstruit et voler sous le nom fort à propos de « Glacier Girl » ! Avec le réchauffement global et une fonte accélérée des glaces du Groenland, une nouvelle expédition s'est lancée en 2016 dans l'excavation d'un second hiberné ! L'aventure continue donc.

En août 1942, elle ne fait cependant que commencer pour le 1st FG, dont les éléments précurseurs ont gagné l'Angleterre. Il est alors question qu'ils constituent avec le 14th FG le noyau du futur 8th *Fighter Command*. Tandis que le 94th FS prend ses marques sous la houlette des Polonais du No. 303 *Squadron* à Kirton in Lindsey (Lincolnshire), le *1st Lieutenant* Elza Shahan du 27th FS laissé en arrière afin d'assurer la couverture aérienne de l'Islande partage le crédit un Fw 200 avec un pilote du 33rd FS (P-40), signant ainsi la première (1/2) victoire d'un P-38 sur la Luftwaffe. Quelques jours plus tard laissant la place au 50th FS (14th FG), Shahan et ses camarades quittent l'île septentrionale pour se retrouver dans le sud de l'Angleterre. À la fin du mois d'août, le 71st FS et le 94th FS occupent ensemble la base avancée d'Ibsley dans le Hampshire, tandis que le 27th se trouve positionné encore pour quelques temps dans le Wiltshire. Le groupe, qui déplore le 19 août son premier mort en mission d'entraînement, en la personne du *1st Lieutenant* Charles Oakley, est désormais prêt à entrer en action.

Il réalise une première mission d'escorte le 27 septembre. Celle-ci conduit le « Fighting First » (finalement réuni au grand complet) au-dessus de la France occupée. La chasse ennemie ne se montre pas. D'ailleurs, elle ne se montrera jamais au cours de la douzaine de missions réalisées au cours du mois suivant. Pour être plus exact, elle ne se montera pas à la vue des Américains ce qui n'empêche pas l'*Unteroffizier* Hans Joachim Stoller de la 2./JG 26 de descendre le 2 octobre l'appareil du *2nd lieutenant* William Young qui est ainsi le premier pilote de P-38 tombé à l'ennemi sur le front européen.

À la mi-octobre, le moral du groupe est en berne. Celui du 14th FG qui l'a rejoint dans sa tâche n'est guère meilleur, tandis que les nouveaux venus du 82nd FG arrivés par bateau à la mi-septembre n'ont pas encore eu tout à fait l'occasion de prendre la mesure du désenchantement ambiant. Pourtant des rumeurs commencent à faire état d'un possible transfert entraînant un changement d'atmosphère radical. Une fois de plus, « radio cantine » va se révéler une source d'information des plus fiables !

L'Algérie

Au matin du 8 novembre 1942, les Alliés débarquent simultanément en Algérie et au Maroc. Après deux jours de combat, l'Armée d'armistice dépose les armes. Les transferts des P-38 de la 8th AAF, pour un temps dépourvue de chasseurs, vers l'Afrique et la nouvelle 12th AAF confiée au *Major General* « Jimmy » Doolittle commencent aussitôt. L'opération est prévue pour se dérouler en plusieurs vagues successives. Le 1st FG ouvre le bal. Dès la fin du mois d'octobre les personnels au sol embarquent sur des *Liberty Ships* à destination de Gibraltar. Dans l'impossibilité manifeste de garder un tel déploiement secret et afin de couper court à toutes les spéculations qui ne manquent pas de naître, après que des effets adaptés aux climats tropicaux aient été distribués, on a dit aux hommes qu'ils partaient pour l'Égypte. En fait c'est près d'Oran que débarque dans la plus pure tradition des opérations amphibies cet échelon précurseur. Après avoir essuyé des tirs français et même un « *strafing* » réalisé par « deux Spitfire capturés » (*sic*), il gagne Arzew puis la base aérienne de Tafaraoui tout juste libérée !

▲ P-38 F du 1st FG photographié sur la base de Goxhill en Grande-Bretagne au cours de l'été 1942.

▼ Un pilote de la RAF en grande discussion avec son homologue du 14th FG. La photo est aussi datée de l'été 1942.

▲ Novembre 1942 : la grande migration bat son plein. Ici un P-38 du 14th FG photographié à Gibraltar, dernière étape avant l'Algérie.

▼ Le P-38 F s/n 41-7649 « Wally » effectuant un vol d'entraînement. Les P-38 basés en 1942 en Grande-Bretagne ne réaliseront que fort peu de sorties opérationnelles.

La veille, les huit premiers Lightning du 27th FS ont quitté les rivages d'Albion en direction d'Alger « la Blanche». Accompagnés par un B-26, ils rallient dans un premier temps Gibraltar. Dans les jours qui suivent ces vols de liaison se poursuivent comme en témoigne le *2nd Lieutenant* Elmer Hartman de ce même 27th *Fighter Squadron* : « Nous avons décollé de Chivenor (dans le nord du Devonshire) le 15 novembre en début de matinée. Le voyage était prévu pour durer 8 heures. Huit heures, c'est très long dans l'espace restreint du poste de pilotage d'un chasseur. Au début, le temps était plutôt beau, ce qui était une chance, car nous devions voler à moins de 500 pieds au-dessus des vagues afin d'éviter de se faire détecter par les radars ennemis implantés sur les côtes françaises. Quand nous avons abordé l'espace aérien espagnol nous sommes montés à 5 000 pieds. C'est à cette altitude que nous avons entamé la traversée du Portugal du nord-ouest au sud-est. Mais la pluie nous a contraints à descendre à mi-parcours. On distinguait alors nettement les gens dans les rues et sur les places des villages. Nous avons ensuite volé tout droit vers Gibraltar, où nous avons été pris à partie par la DCA espagnole. Finalement nous n'avons perdu que deux appareils lors de ce périple de plus de 2 400 km. L'un d'entre eux est arrivé un peu plus tard mais nous n'avons plus jamais entendu parler du second avion ni de son pilote, probablement disparus en mer. »

C'est sous la pluie et dans la boue que les P-38 vont débuter son épopée Méditerranéenne. Rejoints par le 14th FG réduit aux seuls 48th et 49th (le 50th ayant été laissé en Islande, où il sera remplacé plus tard par le 37th FS) et transférés à Nouvion, les Lightning entrent en action malgré des conditions de météo détestables et qui ne cessent d'empirer.

Le 18 novembre 1942, ils enregistrent ainsi leur premier succès. Le *1st Lieutenant* Carl Williams du 48th FS rapporte en effet la destruction d'un « Bf 109 » du II./JG 51. Elle survient lors d'une mission d'escorte

conduite au-dessus de Bizerte, au profit des B-17 du 97th BG emmenés par un certain *Lieutenant-Colonel* Paul Tibbets qui entrera plus tard dans l'Histoire. Williams récidive trois jours plus tard, alors que le 14th FG a gagné Youks-les-Bains sur la frontière tunisienne où le front s'est déplacé après que les Allemands se soient emparés de ce protectorat français jusqu'alors administré par Vichy. Il y est rejoint par le 94th FS détaché du 1st FG. Bien que comparaison ne soit pas raison, la présence en 1942 de Lightning sur les hauts plateaux de l'est algérien peut être assimilée à celle (inimaginable aujourd'hui) de F-22 déployés sur un terrain avancé en plein cœur de l'Afghanistan !

> « C'était l'avion le plus agréable aux commandes qu'il m'ait été donné de piloter »
> *Major General* James Doolittle

D'ailleurs, des installations spartiates et une piste en mauvais état ne tardent pas à causer des pertes matérielles. C'est ainsi que le 22 novembre, six P-38 cassent du bois lors d'un atterrissage au crépuscule. Les deux victoires remportées dans la journée (un Ju 88 et un bimoteur italien « Breda », *dixit* le rapport) n'équilibrent pas vraiment les choses ! Le 24, en revanche, le 49th inscrit 11 victoires à son tableau de chasse sans subir la moindre perte. On note les succès multiples enregistrés par les *1st lieutenants* James Butler et Virgil Lusk qui engrangent chacun le bénéfice de quatre trimoteurs ennemis identifiés comme des S.79 surpris au-dessus du golfe de Gabes. Les autres victimes des P-38 sont des Ju 88

Le 28, le groupe se lance ne nouveau à la chasse aux appareils ennemis assurant le ravitaillement de la *Panzer-Armee* « Afrika » et de ses alliés italiens. Le *1st Lieutenant* Irvin Ethell va s'y distinguer : « Notre mission consistait à reconnaître l'aérodrome de Bizerte afin de rapporter des informations sur le nombre et le type d'appareils basés là. Nous volions comme prévu à très basse altitude pour tromper la surveillance ennemie. Nous avions été obligés de monter un peu pour survoler une colline avant de retomber sur le lac de Bizerte en vue de notre objectif. C'est à ce moment que j'ai aperçu quelque chose éparpillé au-dessus de l'eau. Il m'a fallu une seconde ou deux pour réaliser qu'il s'agissait de Ju 52, peut-être une trentaine, en procession au-dessus de la lagune. Ils étaient là à moins de 30 pieds de hauteur idéalement placé entre nous et leur base. Il fallait qu'on passe. Une rafale de deux secondes a eu un effet dévastateur sur le premier transport qui a pris feu et qui s'est aussitôt enfoncé dans le lac. » Ethell en détruira trois autres avant d'être contraint de rompre le combat par des Bf 109 du II./JG 53 qui vont abattre deux P-38. Le Lendemain une mission conjointe visant l'aérodrome de Gabes permet au *1st Lieutenant* Virgil Smith du 48th FS d'ajouter un Bf 110 au Junker Ju 88 abattu la veille, cependant que Jack Ilfrey et ses camarades du 94th FS revendiquent un autre Bf 110, ainsi que deux Ju 88. Il s'agit des premières victoires (pleines) remportées par le 1st FG au cours de la Seconde Guerre mondiale. Elles s'ajoutent aux 68 qui l'ont été lors de la première ! Le lendemain, c'est au tour du *Captain* Joel Owen Jr du 27th FS de rapporter la destruction d'un « 109 » au-dessus de Bizerte. Un peu plus tard, dans le secteur de Mateur, Virgil Smith en descend un autre, signant ainsi sa 3e victoire en trois jours. Mais deux Lightning et leurs pilotes ne regagnent pas leur base.

Alors qu'aux pluies de novembre vont succéder les neiges de décembre, les cinq *Squadrons* équipés de Lightning déployés en Algérie ont remporté 28 victoires en 15 jours. Le 14th FG avec 24 succès se distingue. En son sein, le 49th FS tient et de loin la tête du palmarès. Les Américains ont perdu quinze de leur précieux appareils dont une moitié sur accident. Une autre demi-douzaine en transit a été victime des bombes ennemies qui ont plu le 18 novembre sur le terrain de Maison Blanche. Quatre pilotes ont trouvé la mort ou sont portés disparus. Comme on le voit, on est loin du massacre parfois décrit. Les 1st et 14th FG qui sont constitués des personnels les plus expérimentés sur P-38 font à ce stade plutôt bonne figure. Mais sollicités en permanence pour tous les types de missions, leur situation précaire est amenée immanquablement à se détériorer.

▼ Le *Captain* James Pate du 1st FG s'apprête à prendre part à sa dernière sortie. Il rentrera en Amérique avec deux victoires à son actif.

Leurs adversaires qui opèrent depuis des aérodromes tunisiens convenablement aménagés sont effet sans cesse renforcés tandis qu'eux-mêmes, basés sur des terrains de fortune mal équipés et mal entretenus, ne reçoivent que peu de renfort ; ils sont contraints d'user d'expédients pour continuer à voler. L'hiver s'annonce très rude !

Des heures sombres

Alors que la guerre s'installe pour durer, aussi bien sur la dorsale tunisienne que face à la ligne « Mareth », le P-38 est sans contestation possible l'avion allié le plus performant combattant alors en Afrique du Nord. Certes, il s'agit de P-38 F qui ne sont plus de première jeunesse mais ils peuvent aller plus loin, plus vite et plus haut que n'importe lequel des monomoteurs ou des bimoteurs des *North West African Air Forces*, P-40, Hurricane *Mk. II* et Spitfire *Mk. V* compris. Ils sont en outre plus polyvalents. L'introduction du P-39 n'y changera rien, pas plus que celui de quelques Spitfire *Mk. IX* parcimonieusement saupoudrés dans les *Squadrons* de la RAF ou au sein de ceux de l'USAAF qui mettent en œuvre le chasseur britannique.

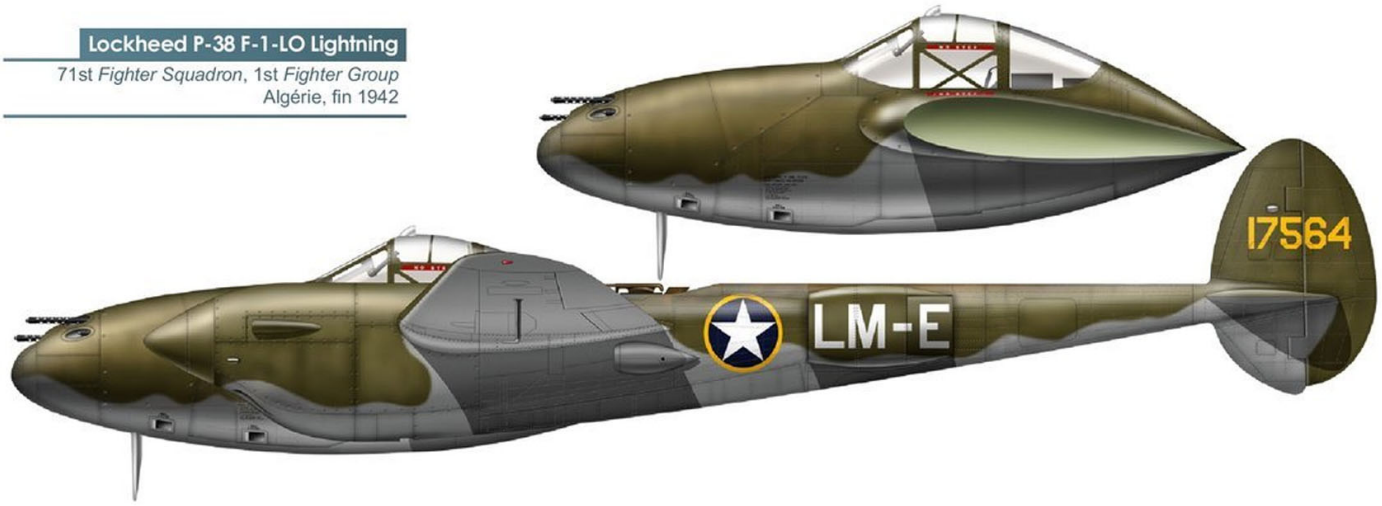
Les Lightning sont donc les meilleurs de leur camp mais, au 1er décembre 1942, ils sont à peine une grosse cinquantaine (sur 81 débarqués) à tenir le front et à répondre à toutes les sollicitations d'où qu'elles viennent. En face, pour s'en tenir aux seuls chasseurs, la Luftwaffe déploie en Tunisie les Fw 190 A-3 et A-4 des II./JG2 et III./ZG2, les Bf 109 G2, G4, G6 de la JG 53 presque au grand complet , ceux du II./JG 51, et enfin les I. et III. de la JG 77 ainsi que de son *Stab*. À ces 200 monomoteurs, s'ajoute une douzaine de Bf 110 de la 8./ZG26. Une cinquantaine d'autres Bf 109 G, Bf 110, Me 210 et Ju 88 C6 basés en Sicile sont facilement mobilisables. Cet ordre de bataille sommaire ne tient pas compte des MC.202 de la Regia Aeronautica, dont différents *Gruppi* (4°, 6°, 13°, 18° et 23°et 155° notamment) feront « l'essuie-glace » entre les bases sardes ou siciliennes et la Tunisie. De sorte qu'une quarantaine de Folgore sera (presque) toujours présente en Afrique du Nord .

Comme on le voit, la disproportion des forces est manifeste. Les adversaires des 1st et 14th FG se trouvent avantagés par leur positionnement et la qualité des bases qu'ils utilisent. Les forces de l'Axe plus nombreuses sont dotées de matériels performants, de personnels hautement qualifiés et de réserves suffisantes, au moins dans un premier temps. Les forces aériennes alliées sont engagées loin de leur base et en infériorité numérique en ce qui concerne la chasse ; en prime, elles sont tributaires d'une logistique défaillante. Enfin, même s'ils sont loin d'être de la « bleusaille », les pilotes de l'USAAF n'ont pas l'expérience de certains de leurs adversaires. La confrontation va donc être sévère. Le 1er décembre la ligne tenue par l'US Army subit une contre-attaque puissamment soutenue par les *Panzer* et la Luftwaffe. Le 14th FG appelé en en renfort pour soulager la pression revendique une victoire remportée sur un « 109 » dans le secteur d'El Aouina. Le lendemain c'est au tour du 94th FS de se distinguer en alignant sept succès et un « *damaged* »

◤ Le *1st Lieutenant* Virgil Smith du 48th FS (14th FG) remporte six victoires en un mois avant d'être à son tour descendu et tué le 30 décembre 1942.

▶ Changement de moteur pour ce Lightning du 1st FG, des moyens lourds sont requis : en l'occurrence une grue porté par un camion Ward Lafrance.

◀ En Méditerranée, les P-38 vont rapidement être transformés en chasseurs-bombardiers. Ici l'avion du *1st Lieutenant* Kennedy, un as du 27th FS (1st FG).



Lockheed P-38 F-1-LO Lightning
71st *Fighter Squadron*, 1st *Fighter Group*
Algérie, fin 1942

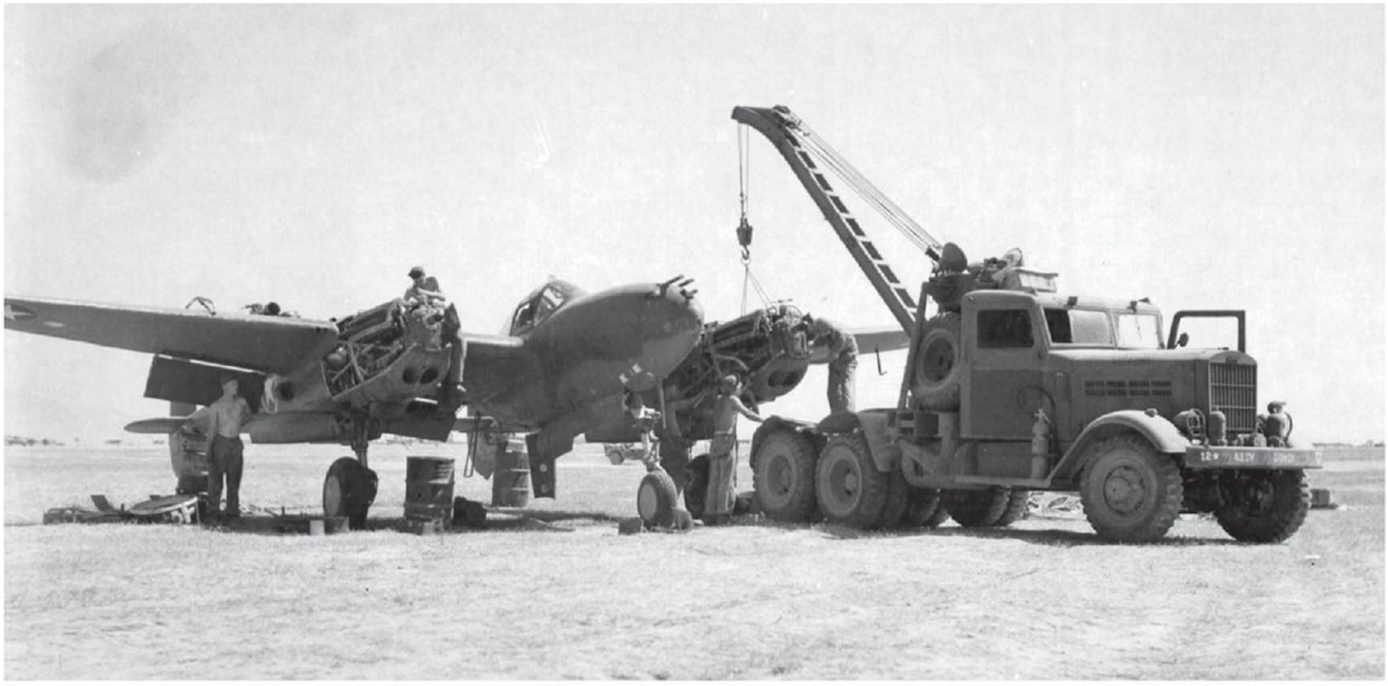
(tous des Bf 109) sur Gabes. Trois doublés sont attribués au *Captain* Newell O'Roberts et au *1st Lieutenant* Richard McWerther ainsi qu'à Jack Ilfrey qui fait le récit de cet engagement :

« Nous avons décollé à 6h45. Volant à moins de 50 pieds nous sommes arrivés en vue de l'aérodrome de Gabes vers 8h15. Quatre Bf 109 étaient en train de prendre leur essor, bien alignés l'un derrière l'autre. Je me suis laissé glisser derrière le second de la file et je lui ai balancé une courte salve de toutes mes armes. Il s'est effondré sur la piste et a pris feu. J'ai aussitôt redressé pour constater que le quatrième était maintenant bien installé dans mes 6 heures à moins de 200 mètres, dans une position idéale pour me descendre. Quand il a commencé à tirer, j'ai viré très sec et à mon tour j'ai pu m'installer sur ses arrières ! Je lui ai asséné deux ou trois longues rafales et des morceaux de tôles ont commencé à s'en détacher. Il a fini par s'écraser dans un oued. L'avion était en morceau et j'ai vu le pilote reposer sans réaction dans ce qui restait de son habitacle. J'ai alors fait grimper mon Lightning jusqu'à 1 000 pieds afin de localiser une autre cible sur l'aérodrome. J'ai repéré un zinc autour duquel s'affairaient 7 ou peut-être 8 mécanos. J'ai foncé dessus ; les gars sont tombés. Lovell qui venait derrière mois a explosé l'avion ! »

Le 49th FS de son côté nettoie le ciel au-dessus de Djedeida où se développe la poussée ennemie. Un Ju 88 est ainsi homologué, un second déclaré endommagé de même qu'un Bf 109, un autre étant considéré comme probablement détruit. En fait, les bimoteurs rencontrés sont sans doute des Hs 129 et les chasseurs des Fw 190, ce qui en définitive ne change rien au résultat. Deux P-38 sont perdus, le premier cueilli par la *Flak* de Gabes, le seconde, victime du II./JG 51.

Tout cela n'est qu'un hors-d'œuvre, car le 3 décembre va être le jour de l'épreuve de force, celui de la grande confrontation entre chasseurs. Alors qu'il escorte un raid de B-17 sur Bizerte, le 27th FS est engagé par les « 109 » du II./JG 51, perdant trois des siens. Un pilote est tué et deux autres sont portés disparus. L'un d'eux parviendra à regagner les lignes alliées. Un deuxième raid contre le même objectif donne lieu à une nouvelle confrontation à laquelle participe cette fois l'ensemble des *Squadrons* du 1st FG. Finalement, sept P-38 perdus à l'ennemi, trop endommagés ou accidentés doivent être rayés des tableaux de service à l'issue de cette journée, durant laquelle à peine trois victoires et quelques « *damaged* » sont consignées.

En quelques heures, 20 % du parc de « Yippees » vient de disparaître. Le jour suivant, la pression sur les bases ennemies est maintenue. La contre-attaque s'essouffle mais les pertes de la 12th AAF sont lourdes : quatre appareils sont détruits et cinq pilotes mis hors de combat dont trois définitivement pour le 1st FG. Il enregistre en retour quatre victoires homologuées auxquelles s'ajoutent les deux portées au crédit du 48th FS. Relativement épargné, le 14th FG est durement touché le lendemain, quand cinq de ses Lightning qui escortent des A-20 dans le secteur de Bizerte sont victimes du II./JG 51 déchaîné. Le choc est rude à Youks lorsqu'un seul des six bimoteurs partis revient se poser.



Trois des cinq aviateurs disparus ont été tués. Deux « 109 » détruits, deux autres « probables » et deux « endommagés » constituent la réplique de cette patrouille presque totalement perdue. Aucun des A-20 n'a toutefois été abattu. Le 1st FG de son côté perd un appareil à cause d'un problème de carburant. En 48 heures, ce sont donc 10 autres Lockheed qui ont été sacrifiés ; en ce qui les concerne la côte d'alerte est notoirement atteinte. Pourtant les missions se poursuivent le 6 décembre : le 48th fait le ménage dans le secteur de Faïd rapportant la destruction de cinq bimoteurs : Bf 110, Me 210, ou Ju 88. Un Ju 52 est également descendu. Deux autres le seront encore le lendemain après-midi lors d'une reconnaissance armée conduite au-dessus de Sfax. Avec un cinquième succès à son actif Virgil Smith accède au statut d'as. Il est en Afrique du Nord le premier pilote de P-38 dans ce cas.

Le front redevient plus calme et chacun des protagonistes en profite pour soigner ses plaies et refaire ses forces dans l'attente d'un nouveau round. Le 12 décembre, les affaires reprennent. Le 94th FS revendique un Cant Z.1007 mais il perd l'un de ses appareils et son pilote sans doute victime de la DCA au-dessus de Tunis. Virgil Smith rapporte une nouvelle victoire. Cette fois il s'agit d'un Fw 190 touché dans le secteur de Gabes. Trois nouvelles victoires sont consignées au bénéfice du 1st FG le 17 décembre. Le lendemain, les Allemands se vengent ; le 1st FG qui en mission d'escorte au profit des B-17 bombardant Bizerte laisse sur la carreau cinq de ses appareils. Un pilote est tué, deux sont faits prisonniers, tandis que deux disparus rentreront ultérieurement à leur base dans les fourgons du *Long Range Desert Group* britannique. Le lendemain de Noël, le « Fighting First » escorte de nouveau des B-17 sur Bizerte ; tombant sur des éléments de la JG 53 accompagnés du II./JG 2, les Américains perdent quatre P-38, en échange de deux Bf 109.

Ainsi se poursuivent les combats, jusqu'au 30 décembre : au-dessus de Gabes, le 14th FG qui escorte les A-20 du 47th *Bomb Group* affronte une nouvelle fois la JG 53. Un Bf 109 est porté au crédit du *Captain* Wades Walles mais trois Lightning sont perdus à l'ennemi. Après le déjeuner de nouvelles sorties ont lieu : un quatrième Lockheed ne rentre pas de sa mission sur Tunis. L'année s'achève.

Ce mois de décembre 1942 laisse les 1st et surtout *14th Fighter Groups* exsangues et pratiquement sans avions aptes au combat. Heureusement, le 82nd FG vient d'arriver avec 60 nouveaux P-38 G. Un parc aérien dans lequel les anciens vont puiser avec bonheur, au grand dam des nouveaux, pour qui la projection depuis l'Angleterre ne s'est pas faite sans mal ! Avec la nouvelle année, le front se fige pour six semaines. Dans les airs, les combats se poursuivent, mais la victoire encore hésitante en décembre finit par pencher vers le camp des Alliés. C'est donc avec cette relève victorieuse que débute 1943.

La relève

Constitué en janvier 1942 en Louisiane, le 82nd FG s'entraîne en Californie avant d'être embarqué à la fin de l'été à destination de la Grande-Bretagne. Le groupe prend ses quartiers en Irlande du nord, où il peaufine son entraînement et s'acclimate aux conditions de vol du nord de l'Europe, avant d'être dirigé à la fin décembre vers le nord de l'Afrique !

Pour les 95th, 96th et 97th FS qui le constituent cette liaison transcontinentale ne se fait pas sans accrocs. En effet, le 23 décembre, des appareils du 95th FS guidés vers Gibraltar par un A-20 sont attaqués par des Ju 88 C6 de la 14./KG 40 dans le secteur du golfe de Gascogne. Le Douglas est immédiatement abattu. Deux Lightning sont surpris et également descendus avant que le *Major* Kirtley et son ailier, qui contrairement aux ordres reçus ont embarqué des munitions pour leur autodéfense, chassent les agresseurs. Obtenant chacun une homologation, ils ouvrent le registre des victoires d'une unité qui terminera la guerre en tête de toutes celles exclusivement dotées de P-38 !

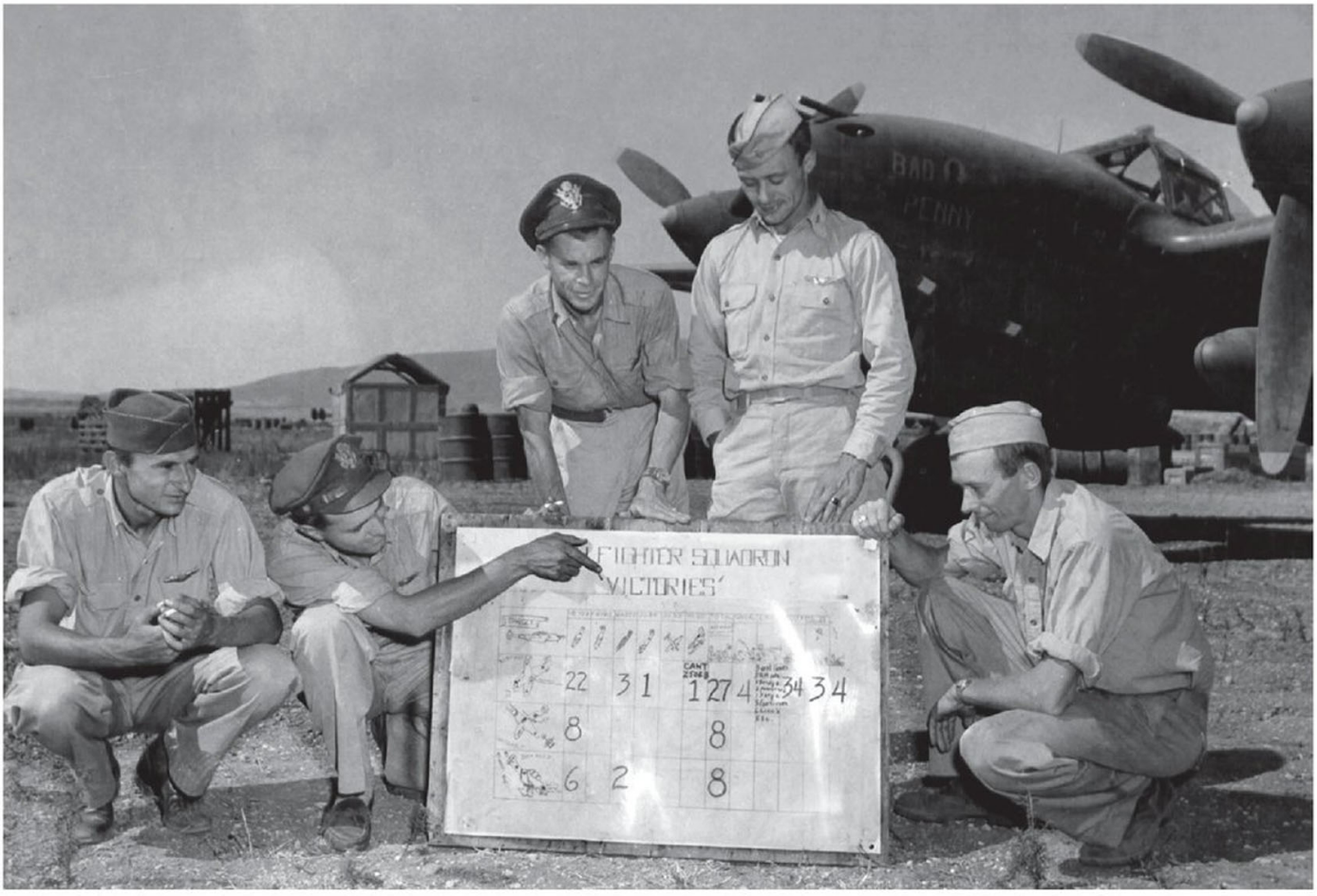
Toutefois, l'attaque allemande à désorganisé le vol et deux Lightning se perdent en territoire neutre : le premier au Portugal, le second en Espagne. Les pilotes s'en tirent indemne pour l'un, avec des blessures pour l'autre, et une période d'internement pour les deux. Un troisième avion, endommagé, ira se poser catastrophe sur une

▶ Atterrissage dans la poussière sur une piste avancée au début du printemps 1943 pour ces Lightning du 1st FG.

◀ Break avant l'atterrissage pour ces appareils du 94th FS. Avec la nouvelle année et l'arrivée du 82nd FG, les dispositifs mis en l'air vont s'étoffer.

◢ Palmarès revendiqué par le 49th FS au début du mois de janvier 1943.

plage d'Irlande, après avoir fait demi-tour. Après une escale à Gibraltar, les Américains gagnent la base algérienne de Tafaraoui, depuis laquelle une première mission d'escorte est organisée le jour de Noël au profit de B-26 nouvellement arrivés eux aussi. Elle est suivie d'une seconde, en protection cette fois d'un convoi maritime. Le lendemain le groupe abandonne 25 de ses appareils au profit du 1st FG qui en rétrocède quelques-uns au 14th FG, afin de lui permettre de continuer à exister! L'opération n'est évidemment pas très appréciée par les aviateurs du 82nd FG, mais elle est dictée par la nécessité d'exploiter au mieux ces machines en les confiant à des pilotes qui ont de la bouteille. Il est vrai qu'hormis Kirtley et son ailier Brodhead, qui viennent de faire parler la poudre, le seul pilote expérimenté du groupe est alors le *1st Lieutenant* Joseph Durham, vétéran des *Eagles Squadrons* au palmarès vierge.

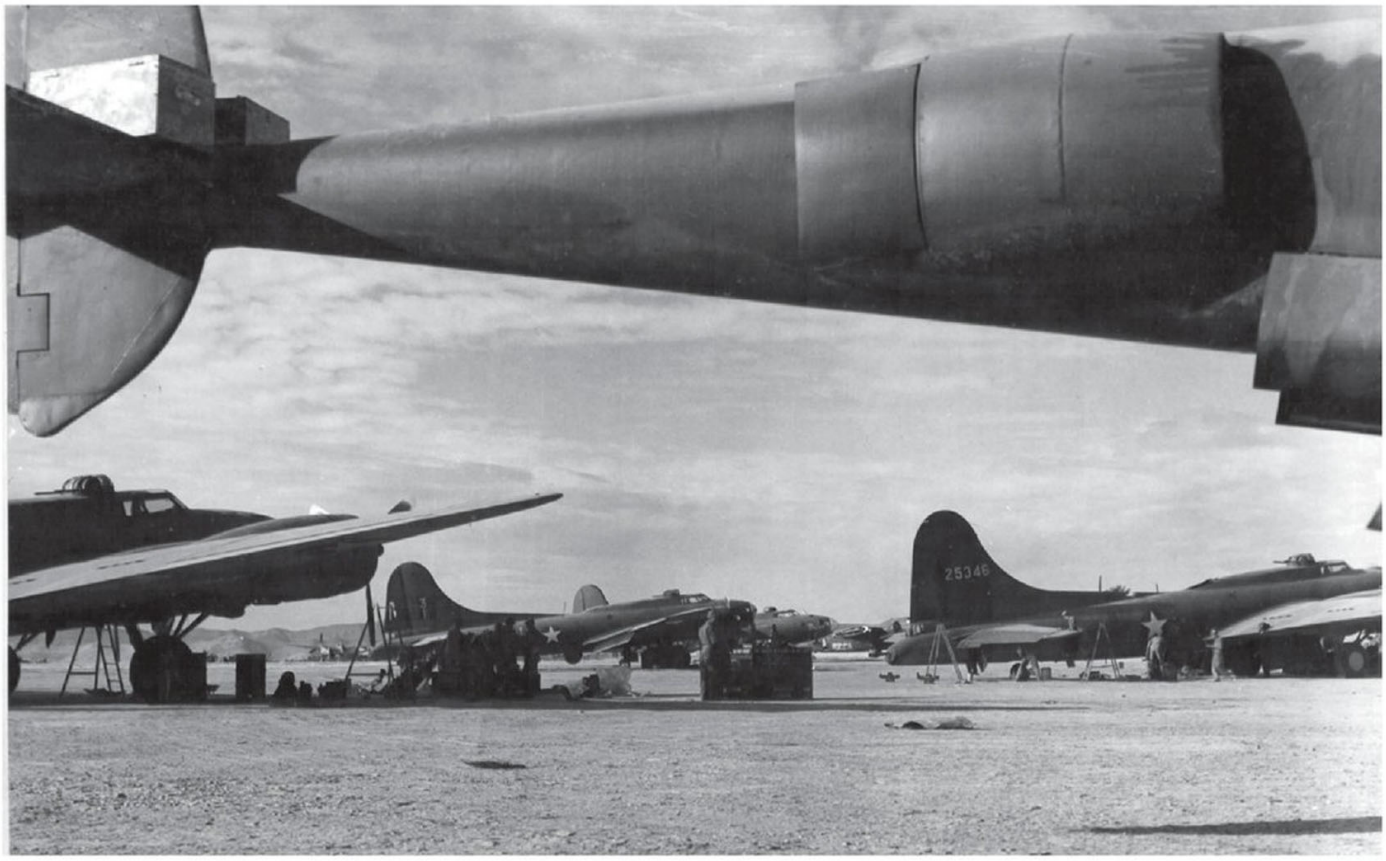


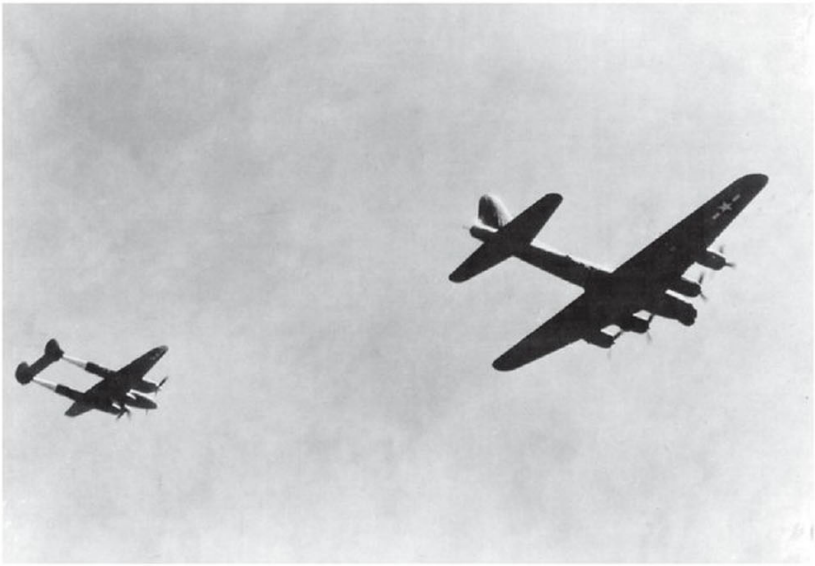
Quoiqu'il en soit et même avec 50 % de ses forces, le 82nd va rapidement montrer qu'il faut compter avec lui. Le 7 janvier, le *2nd Lieutenant* William Sloan que tout le monde appelle « Dixie » et qui est un vrai « bleu » abat un « 109 » au-dessus de Gabes. C'est la première des 12 victoires qui le consacreront comme as des as sur Lightning en Méditerranée !

La situation matérielle des Alliés s'améliore lentement. Inversement, celle de l'Axe se détériore petit à petit pour devenir critique aux premiers beaux jours. Tactiquement, les Lightning voleront en formations plus larges comptant jusqu'à 30 appareils. Un tel dispositif limite le risque de voir l'adversaire les surclasser numériquement. Ensuite, ils vont mettre au rebut les techniques purement défensives comme le « Cercle de Luftberry », où chacun couvre les arrières de l'avion qui le précède dans une ronde qui, comme le dirait Monsieur de La Palice, à force de tourner en rond n'avance guère. Il est vrai que cette manœuvre ne pose pas vraiment de difficulté aux *Jagdfliegern* qui connaissant la parade ont à plusieurs reprises réussi des cartons sur ceux l'ayant mise en pratique.

Dans un premier temps, les deux camps se livrent en janvier et en février à une guerre d'usure. Les pertes sont d'ailleurs élevées des deux côtés. Le 82nd FG s'impose néanmoins comme une unité de tout premier ordre en accumulant les victoires, tandis que le 14th FG s'étiole dans une situation de sous-effectif chronique. Si début février, le 1st FG ne compte plus que 24 appareils disponibles sur ses tableaux d'effectifs, son unité sœur n'en a elle plus que sept ! Le groupe sera transféré à Bertaux en janvier puis finalement envoyé au repos le 28 février 1943, après qu'il ait été un temps question de le dissoudre purement et simplement. Renforcé par l'arrivée du 37th FS, il reviendra participer aux dernières phases de la campagne après avoir été rééquipé et intensivement re-entraîné, une mesure rendue nécessaire du fait de l'arrivée d'un gros contingent de nouveaux pilotes.

Toutefois, nous n'en sommes pas encore là, quand le 19 février les *Panzer* de Rommel appuyés par la Luftwaffe se forcent un passage de Kasserine. Ils enfoncent en quelques heures le front tenu par les troupes américaines, les contraignant à un « repli tactique » (dirait-on pour rester courtois avec les malheureux *Gls*). Au bout de quelques jours marqués par d'intenses affrontements terrestres et aériens, l'avance de la *Panzer-Armee* « Afrika » est cependant bloquée.





▲ Les deux photos : Dès le début de 1943, l'escorte à haute altitude des B-17 de la 12th AAF a tendance à devenir la tâche principale confiée aux P-38.

◤ Les deux photos : Après la capitulation du Cap Bon en mai 1943, les Alliés découvrent sur les terrains tunisiens des dizaines de carcasses d'appareils ennemis, dont des Hs 129, Bf 109 et autres Ju 87.

Patton, qui se morfondait au Maroc, est alors appelé à la rescousse pour reprendre les choses en mains. Sous sa férule, le pendule repart bientôt dans l'autre sens : mes Allemands refluent et ils ne s'arrêteront que le dos à la mer, sur les falaises du Cap Bon.

Cependant que Patton affine sa stratégie, pour les Lightning c'est l'occasion de passer du *Close Air Support* au profit des fantassins aux raids à longue distance vers la Sardaigne. Pour la première fois, ils sortent en escorte des bombardiers qui pilonnent les bases aériennes adverses établies sur l'île. C'est le prélude d'une bataille aérienne de presque huit mois, qui évoquent immanquablement celles conduites dans le Pacifique, à la même époque. Après la capitulation italienne, la Sardaigne se rendra en effet sans qu'aucun fantassin allié n'ait eu à essuyer le feu de ses défenses. Bien sûr ce n'est pas le cas des aviateurs. Certains comme le *Flying Officer* Franck Hurlbut, ou les 2nd *Lieutenants* Ward Kuentzel et Lawrence Liebers (tous trois du 96th FS) vont se tailler de beaux palmarès lors de ces combats.

Lors des dernières phases des affrontements en Tunisie, c'est le sauve-qui-peut général qui prédomine du côté de l'Axe . Des victoires multiples vont être revendiquées dans le cadre de l'opération « Flax » au détriment des avions de transport italo-allemands et de leurs maigres escortes qui essaient d'évacuer vers l'Italie, la Sardaigne ou la Sicile tout ce qui peut encore l'être. Il a souvent été question dans les relations qui ont pu être faites de ces combats, des exploits de tel ou tel as, du caractère fantasque d'un « Dixie Sloan » ou de l'application méthodique d'un Claude Kinsey (82nd FG) qui remporte les 6 victoires dont il est crédité en à peine un mois.

Plutôt que de revenir en détail sur telle ou telle action et faute de pouvoir / vouloir les évoquer toutes, on laissera la parole a un inconnu. Ni anonyme ni sans grade, Henry Beeson, alors *2nd Lieutenant* au 71st FG est un pilote parmi d'autres. Il évoque « son » printemps tunisien, cette période si particulière : « Quand j'ai obtenu ma licence de droit en juillet 1941, je savais que je partirai à l'armée et j'ai donc décidé de m'engager. J'ai ainsi pu choisir l'aviation. Je me suis retrouvé 18 mois plus tard en Méditerranée, affecté au 71st *Fighter Squadron*. Nous étions les premiers renforts reçus par le 1st FG depuis le débarquement réalisé en Afrique du nord, deux mois plus tôt.

Je me rappelle très bien ma première mission. Nous devions mitrailler les troupes de Rommel évacuant la Libye. Nous avons suivi la côte et ayant repéré une colonne ennemie, nous nous préparions à l'attaquer, quand nous avons été engagés par des 109. Nous avons pu nous dégager en ne perdant qu'un seul des nôtres, victime d'une rencontre fortuite avec un poteau téléphonique. Le 109 était excellent appareil qui nous a donné pas mal de fil à retordre.

Je me souviens d'un briefing où un officier du renseignement nous indiquait tranquillement que sur tel aérodrome, que nous devions attaquer dans l'après-midi, étaient stationnés 140 Messerschmitt, tandis que sur tel autre 60 avaient été repérés. Un petit malin a alors chuchoté qu'on les aurait donc sur le dos longtemps avant d'arriver à destination. Je n'ai pas vraiment eu le temps de compter quand cela s'est produit, mais sa prévision s'est réalisée. En fait nous nous sommes battus en infériorité numérique marquée pendant les premières semaines l'année 1943. Nous avons été appelés à l'aide quand Rommel a tenté de franchir le col de Kasserine. Les « Jerries » avaient mis leur DCA en batterie sur les collines et sur le sommet du défilé de sorte que lors des missions que nous avons réalisé dans le secteur ils nous canardaient par au-dessus. Ce qui, je dois l'avouer, constitue une expérience assez déconcertante !

Nous étions des chasseurs et je pense qu'aucun pilote de notre groupe n'appréciait ces missions d'attaque au sol. On le faisait mais sans aimer ça. En fait, il n'y avait rien de pire que ce type de sortie, où la seule certitude qu'on nous avions était qu'on allait se faire canarder. Nous détestions la Flak par-dessus tout. Le truc le plus dangereux consistait à attaquer les bases aériennes parce que les Allemands mettaient des pièces antiaériennes partout. Les affronter en vol, surtout vers la fin de la campagne de Tunisie, était bien plus facile. Je me souviens par exemple de cartons mémorables réalisés sur des appareils de transport évacuant les débris de l'*Afrika-Korps* vers la Sicile. Cette fois-là, je conduisais la formation. On avait assigné aux *Flights* des altitudes différentes afin de couvrir le plus d'espace possible. À part ça, nos consignes étaient simples : tirer à vue ! C'est ce que nous avons fait, nettoyer le ciel en veillant toujours à ce que nos arrières soient dégagés. On fonçait dans le tas et on les allumait sans réaliser la moindre manœuvre et sans nous retourner… une vraie boucherie.

Beaucoup de missions se réalisaient à basse altitude ce qui nous dispensait du port d'un masque à oxygène auquel nous avions néanmoins recours pour les missions d'escorte. Dans ce cas nous étions dotés aussi de lourdes combinaisons fourrées. Je conserve néanmoins le souvenir d'avoir volé la plupart du temps en pantalon de toile et en chemisette avec pour seuls accessoires une gourde et un pistolet.

Le P-38 était un avion superbe. Une de ses particularités était de disposer d'un volant au lieu de l'habituel manche à balais. La commande de tir des mitrailleuses étaient distinctes de celle du canon. La première était disposée en haut du volant à gauche la seconde du même côté mais en position basse. On utilisait les Cal.50 pourvues de balles traçantes pour régler notre tir avant de déclencher celui du canon, afin d'infliger le plus de dommages possibles à notre cible qu'il s'agisse, d'un navire, d'un véhicule ou d'un nid de mitrailleuses. En combat aérien, je pense m'être rarement servi du 20 mm : à ce stade de la guerre une bonne passe de 12,7 était généralement mortelle. En combat tournoyant, la neutralisation de l'effet de couple nous donnait un avantage certain sur nos adversaires dotés monomoteurs qui devaient en permanence composer avec. Du fait de sa configuration, le P-38 avait néanmoins la réputation d'être dangereux à évacuer en vol. Certain allant jusqu'à affirmer que cela était impossible. J'ai eu la chance de ne jamais être obligé de tenter l'expérience. Après avoir épuisé mon capital chance pendant la guerre, je n'ai plus jamais repris les commandes d'un avion. »

▶ Le P-38 H « Bat out of Hell » et son « cocher », le *2nd Lieutenant* James Hagenback du 94th FS. On admirera la décoration du nez de la machine !

◣ Trophée de guerre pour ces pilotes du 27th FS qui se partagent 8 chasseurs ennemis (deux pour chacun d'entre eux) abattus lors d'une mission très chahutée le 25 mai 1943 au-dessus de la Sicile.

Quand le *General* von Armin capitule au Cap Bon le 13 mai 1943, marquant ainsi la fin de la présence de l'Axe en Afrique, les trois groupes de Lightning alignent neuf *Squadrons* opérationnels. Au fil des relèves, la standardisation autour de la version G est en bonne voie. Il a fallu pour cela que le 78th FG nouvellement arrivé en Angleterre se départisse de ses Lightning au profit des unités engagées en Méditerranée. Il sera lui-même rééquipé avec des P-47, dont il fera un très bon usage. Les 1st, 14th et 82nd *Fighter Groups* sont devenus à cette époque des machines de combat rodées non seulement dans les missions de chasse (interception et escorte) mais également avec plus ou moins de bonheur dans celles de bombardement : qu'elles soient réalisées en vol horizontal, par ricochet lors des attaques visant la navigation ennemie, activité dont le 14th FG s'est fait une spécialité, ou même en piqué, ce qui cadre mal avec les mauvaises performances de l'avion dans ce domaine. Le long rayon d'action du Lightning a également été utilisé à bon escient pour des reconnaissances offensives et des missions d'interdiction menées dans le lointain. S'agissant des victoires aériennes, 383 ont été homologuées (la 12th et plus tard la 15th AAF n'accordent aucun statut particulier aux destructions au sol). La moitié (199) est à porter au crédit du 82nd FG contre 121 pour le 1st FG et 62 pour le 14th FG. Sans vouloir en diminuer le mérite, on remarquera que beaucoup de ces succès ont été obtenus sur des avions de transport. Le 82th FG donne l'impression de s'être livré à corps perdu dans la bataille. S'il réalise les plus beaux scores, il enregistre aussi les plus lourdes pertes. Entre le 15 novembre 1942 et le 15 mai 1943, 204 Lightning ont été perdus, toutes causes confondues, en Afrique du Nord en en Méditerranée (soit l'effectif théorique des trois groupes engagés sur ce front). Le bilan humain est également très important puisque 104 pilotes ont été tués et 22 faits prisonniers ; sept demeurant encore à ce jour portés disparus.

La guerre n'est cependant pas terminée et les missions se poursuivent au-dessus de la Sardaigne et de la Sicile, cette dernière constituant le prochain objectif de la reconquête entreprise par le sud.

Voir Syracuse et mourir

Tandis que des missions de reconnaissance sont diligentées par les deux camps, la nécessité de protéger les ports d'Afrique du Nord de la curiosité des forces de l'Axe s'affirme de jour en jour. À cette fin quelques Lightning sont distribués en juin aux unités dotées de P-39 (81st FG et 350th FG) normalement chargées de cette mission mais incapables d'y faire face quand l'ennemi opère à haute altitude. En quelques semaines, les pilotes des 346th et 347th *Fighter Squadrons* s'en donnent à cœur joie et revendiquent la destruction d'au moins dix intrus, avant que leurs « jouets » ne leur soient retirés, car le temps est de nouveau à l'offensive et que tous les P-38 vont être mobilisés.

Le retour du 14th FG ne se fait pas sans douleur. L'attrition dans ses rangs demeure importante. Néanmoins, une nouvelle génération de pilotes va émerger en son sein, parmi lesquels certains vont se distinguer. C'est le cas du *1st Lieutenant* Richard McCampbell du 37th FS qui s'adjuge le 18 mai un doublé sur Bf 109 rencontrés en Sicile. Le Lendemain, massivement engagé dans une attaque de saturation visant les aérodromes sardes où ont trouvé refuge les rescapés de la débâcle africaine, le 82nd fait un carnage : ses pilotes revendiquent 13 victoires certaines et quelques probables. Parmi les vainqueurs du jour Louis Crudes du 95th FS qui s'adjuge deux 109 et qui s'affirme aussi comme une étoile montante de cette nouvelle constellation, où brillent également Charles Zubarik ou encore Paul Cochran. Le 1st FG comparativement fait pâle figure. Il se rattrape une semaine plus tard en alignant 12 monomoteurs, dont quatre doublés, dans le secteur de Carloforte, sur la côte occidentale de la Sardaigne. Le ton est donné et la fin du mois de mai est particulièrement riche en victoires, puisque 62 sont enregistrés pour 23 bimoteurs perdus. Le P-38 s'impose donc face à une Luftwaffe dépassée par les événements et une Regia Aeronautica qui tente tant bien que mal de survivre.

La première quinzaine de juin, surtout consacrée au pilonnage des îles fortifiées de Lampedusa, Pantelleria et Linosa, va se dérouler sans confrontation majeure. La seconde voit en revanche le rythme des combats s'accentuer. Il s'agit de préparer l'invasion de la Sicile tout en continuant à maintenir la pression sur la Sardaigne, afin de persuader l'ennemi que cette île a été choisie comme future tête de pont en Méditerranée.

Le débarquement intervient donc en Sicile le 10 juillet. Au sol, les premières phases de « Husky » sont chaotiques, mais des têtes de pont sont solidement établies. Dans les jours qui suivent, pendant que les Spitfire se chargent de la défense aérienne, les P-38 effectuent de concert avec les A-36 des missions d'interdiction, de bombardement en piqué et d'appui-feu. Ils éprouvent dans ce cadre des pertes sensible causées par la *Flak* . Le 1st FG voit ainsi disparaître sept pilotes en moins d'une semaine. D'autres ont plus de chance, c'est ainsi que le 14th FG patrouillant le 18 juillet au-dessus du détroit de Messine s'adjuge quatorze Ju 52 ! Ceux-ci assurent alors l'acheminement des renforts vers l'intérieur de l'île où la progression des armées de Patton et de Montgomery s'avère assez lente. Il faudra encore un mois de durs combats pour les voir parader dans Messine après qu'une grande partie des défenseurs ait pu être replié sur le continent sans que les Alliés ne parviennent à s'y opposer.

En tout état de cause, les anglo-américains accusent la perte de 347 appareils en Sicile, tandis que l'Axe en laisse près de 1 000 sur le terrain et quelques centaines d'autres au fond de la mer (1 800 appareils auraient ainsi disparu des registres de la Luftwaffe et de la Regia Aeronautica).

Alors que les deux camps observent une pose, il convient d'évoquer l'un des événements les plus troublants du moment. Il est constitué par l'atterrissage le 12 juin d'un P-38 intact sur le terrain de Capoterra, en Sardaigne, qu'occupe alors le 20° *Gruppo CT.* De l'origine et de la mission initiale de cet avion, on ne sait que peu de chose pas plus d'ailleurs que de l'identité de son pilote. Il s'agirait d'un P-38 G S/N 43-2278 ou 43-2439 affecté au 14th FG ou en attente d'affectation effectuant un vol de liaison entre Gibraltar et Malte. Aucune publicité n'est bien entendue faîte autour de l'incident côté allié, mais bizarrement pas beaucoup plus du côté de l'Axe. Aucun MACR n'est établi. L'USAAF se limite simplement de rayer l'appareil de ses contrôles. S'agit-il dans ces conditions d'une défection, d'une erreur ou d'une manipulation des services secrets ? On se perd aujourd'hui encore en conjectures. L'appareil repeint aux couleurs italiennes est rapatrié sur le continent. Rapidement pris en main par le pilote d'essai Angelo Tondi, il est renvoyé au combat contre ses anciens propriétaires. Le 11 août 1943, le *Tenente Colonello* Tondi parvient ainsi à descendre un B-17 du 301st *Bomb Group*. Mais c'est un succès sans lendemain. Le P-38 sera ensuite victime, pour les uns, de l'habilité des mitrailleurs américains, pour les autres de la mauvaise qualité de l'essence italienne... Ainsi s'achève en août 1943 l'odyssée du P-38 « qui n'a jamais existé ».

Le *1st Lieutenant* Gardner du 37th FS est crédité de deux Bf 109 descendus les 23 et 28 août 1943.

Le *1st Lieutenant* Ellis du 49th FS remporte deux victoires homologuées en juillet et août 1943.

Portrait d'un tueur de Stuka ! Le *Major* William Levrette photographié devant son P-38 G « Bad Penny » en revendique sept, tous descendus le 9 octobre 1943.

Basés pour la plupart dans le nord de la Tunisie, les « Yippees » conduisent depuis la mi-juillet des missions d'escorte jusqu'au-dessus de Rome. Cela représente un vol aller-retour de 1 200 km, réalisé à haute altitude et presque exclusivement au-dessus des flots. La distance ne constitue cependant qu'une partie du problème ; l'autre, majeure, résulte de la qualité des défenses qu'ils rencontrent. Outre la chasse italienne regroupée et dotée (parfois) de matériels plus performants (Bf 109 G, MC.205, G.55), ils doivent aussi affronter presque autant de chasseurs allemands que tous ceux basés dans le nord de la France à la même époque soit : 230 Bf 109 G-6 alignés au 31 août 1943 par les JG 53, JG 77, II./JG 51et IV./JG 3. En outre il leur faut compter sur une *Flak* puissante bien renseignée par une chaîne de radars déployée sur les côtes et autour de la « Ville Éternelle ». Mis en œuvre par des techniciens de la Luftwaffe, ces systèmes vont permettre aux pilotes des « 109 » de s'imposer en plusieurs occasions. En piégeant leurs adversaires, ils les contraindront en effet à des combats en situation d'infériorité tactiques et numérique.

C'est ce dont témoigne Robert Vrilakas, *2nd Lieutenant* au 94th FS : « Le briefing a été rapidement expédié.

Il s'agissait encore d'une mission d'escorte des B-26 des 319th et 320th BG qui devaient taper la gare de triage d'Aversa. »
Deux jours plus tôt, la même mission impliquant les mêmes protagonistes selon le même *modus operandi* avait déjà été réalisée. Des chasseurs ennemis (IV./JG 3 et JG 53), vingt environ, s'y étaient opposés, avec pour résultat cinq Lightning descendus. Vrilakas Poursuit : « Parvenus sur l'objectif, nous avons été engagés par la Flak lourde, puis ensuite par une trentaine de chasseurs, mais nous étions 40 et à l'altitude à laquelle nous volions, vers 13 000 pieds, ça s'est plutôt bien passé. On a pu les contenir ce qui a permis aux bombardiers de traiter leur cible. C'est sur le chemin du retour que tout a dérapé. Quelqu'un a crié « *bogies high* » (hostiles présumés en haut) ! Ils nous sont tombés sur le dos à plus 100 ! Notre vol a été traversé d'abord par les réservoirs supplémentaires que les Bf 109 ont largués avant d'engager. Ils sont arrivés tout de suite derrière ! Les formations ont explosé et ça a dégénéré en un immense dogfight. C'était ma 19e sortie mais je n'avais jamais rien vu de semblable ! Le ciel était plein de Bf 109, de MC.202 et de P-38 tournoyant et se pourchassant de tous les côtés. Partout des avions brûlaient ou tombaient en vrille. Rapidement nous avons été dans de très sales draps. Et je me souviens de m'être dit que cette fois aucun de nous ne sortirait vivant de cet enfer ! »
Ce pronostic s'avère pessimiste puisqu'une majorité de P-38 parvient malgré tout à regagner Mateur. Reste que beaucoup sont endommagés et que treize manquent à l'appel. La Luftwaffe fait état de 31 succès repartis entre les II. et III/JG 53, le I./JG 77 et son Stab, ainsi que le IV./JG 3. Le « Fighting First » revendique huit victoires, mais ses adversaires ne déplorent la perte que de cinq machines. Enfin le 22° *Gruppo de Caccia Autonomo*, qui mêle ses MC.202 et Re.2005 au combat, rapporte cinq victoires sans perte. Vrilakas qui rentre avec un avion troué comme une passoire est pour sa part crédité d'un MC.202 certain et d'un autre endommagé. Le plus grave dans cette affaire, c'est que les deux missions sur Aversa ne constituent pas des exceptions mais plutôt la règle en cette fin août 1943. Le 20 déjà, ce même 1st FG avait consigné la disparition de cinq de ses bimoteurs et d'autant de pilotes, lors d'une mission d'escorte réalisé au-dessus des installations ferroviaires de la ville voisine de Caserta. Trois appareils du 82nd FG connaîtront au cours de cette action un sort identique.
Cinq jours plus tard, une mission de ratissage visant le complexe aéronautique de Foggia (que les Américains utiliseront bientôt à leur profit) coûte cinq nouveaux Lightning au 82nd FG et deux autres à chacun des deux autres groupes également engagés. Bien que la plupart des Lockheed semble avoir été victime de la *Flak*, le 21° *Gruppo de Caccia CT* intervient de même que le *Stab* de la JG 77 ce qui permet à son *Kommodore* Johannes Steinhoff de revendiquer quatre P-38 ! Un « joli score » qui ne semble pas, pour une fois, être marqué du sceau de l'exagération. Les archives de américaines ne font état que de trois victoires remportée ce jour-là. Les P-38 paient un lourd tribut à un ennemi expérimenté et déterminé.
Le 2 septembre 1943, une dernière grande bataille oppose les Lightning du 82nd FG aux Allemands, toujours dans le même secteur et encore dans le cadre d'une mission d'escorte : des B-25 du 321st BG attaquant la gare de Cancello. Les Américains sont d'abord distraits par une première vague de chasseurs ennemis qui les entraîne dans des combats tournoyants à très basse altitude, avant qu'ils ne deviennent la cible du I./JG 77 et des II.et III./JG 53 ainsi que du Stab. Le piège est parfait, d'autant que le IV./JG 3 renforcé par des éléments du 22° *Gruppo de Caccia CT* viennent aussi à la curée ! Cela fonctionne encore une fois, et les P-38 encaissent de lourdes pertes.

Quelles conclusions tirer de ces affrontements ? Certains y ont vu la preuve de l'incapacité manifeste des Lightning à se confronter à des monomoteurs modernes comme le Bf 109 G-6 ou le Re.2005. Il semble cependant qu'il faille quelque peu nuancer les choses. De fait, les planificateurs alliés ont envoyé à plusieurs reprises, sur un même objectif, des formations de B-25 ou de B-26 escortées par des P-38, évoluant dans un schéma tactique toujours identique : rien de tel pour simplifier la vie et la mission des « gars » d'en-face ! On relèvera au passage que chaque fois les Marauder ou les Mitchell ont pu bombarder la cible et n'ont perdu aucun des leurs, ce qui était la priorité des « Yippees » qui ont donc parfaitement rempli leur rôle, nonobstant des pertes sévères.

Si la Campanie a été le théâtre de ces affrontements cela ne résulte pas du hasard mais d'un plan mûrement préparé. Après s'être emparés du port de Tarente, les Britanniques débarquent en Calabre le 3 Septembre 1943. L'effort principal échoit maintenant à la 5th US Army. Le 9 septembre, les troupes du *General* Clark débarquent à Salerne. Tandis que les P-40 et les A-36 patrouillent à basse altitude et que les Spitfire assurent la couverture haute de ces opérations, les Lightning sans être déchargés de leur autres missions assurent les CAP aux niveaux intermédiaires entre 10 000 et 20 000 pieds. Pendant une semaine la bataille va demeurer indécise, à tel point que certains songent déjà à un nouveau Dunkerque !

Mais des événements majeurs sont en cours. Après la destitution de Mussolini, intervenue le 25 juillet et son remplacement par le Maréchal Badoglio, l'Italie a en effet annoncé sa capitulation le 8 septembre. L'Axe est brisé. Aussitôt déclenché par Berlin, le plan « Ashe » permet à la Wehrmacht d'occuper toute la péninsule et de mener la vie dure aux troupes alliées débarquées au sud de Naples. Mais la Luftwaffe ne peut plus s'opposer à la déferlante ennemie. Forts d'une réelle supériorité aérienne, les Alliés se sortent finalement du piège de Salerne. Spitfire, P-40 et A-36 opérant désormais depuis la Sicile ou même de Foggia, au plus près de la ligne de front. Les « longues patte »s des Lightning ne sont plus guère utiles pour un temps en Italie. Certains vont donc trouver à s'occuper utilement en Méditerranée Orientale.

Les canons de Navarone !

Ne tournons pas autour du pot, disons-le tout net, l'île de Navarone n'existe pas, et ces fameux canons non plus ! Portée à l'écran en 1961 par les Anglais, cette histoire de pièces de marine débarquées, empêchant l'évacuation d'une garnison britannique assiégée sur une île grecque au milieu de la Seconde Guerre mondiale, est entièrement sortie de l'imagination fertile de l'écrivain écossais Alistair MacLean.

Toutefois, cette fiction repose sur une base historique. Profitant du trouble causé par la capitulation italienne, des troupes britanniques s'emparent en effet le 14 septembre 1943 des îles de Kos, Leros et Samos, verrouillant ainsi le Dodécanèse. Toujours sujet à son tropisme oriental, Churchill a évidemment décidé de l'opération sans même en parler à son allié américain. Le *Prime Minister* pense ainsi neutraliser les forces allemandes stationnée en mer Égée en y implantant un chapelet de bases aériennes. Sans doute, songe-t-il incidemment à amener aussi la Turquie voisine à se rapprocher encore un peu plus du camp allié. Bien que la première phase de l'opération soit une réussite tactique, l'échec stratégique se profile bien vite, avant de devenir une évidence. Non seulement les Turcs n'infléchissent pas leur position de « neutralité intéressée », mais contre toute attente, les soldats, aviateurs et marins du Commonwealth sont pilonnés sans relâche par un X *Fliegerkorps* rasséréné ! En effet, si dans le secteur les Allemands n'ont pas de canons de 280 mm, ils disposent en revanche de Ju 87 et de Ju 88 ainsi que de Bf 109 pour les escorter. Pour leurs adversaires, ceux-ci représentent un danger mortel. Promis dans cette affaire à une défaite désormais certaine, Churchill se cache derrière l'État-Major Impérial pour solliciter l'appui aérien des États-Unis. Les P-38 et les nouveau B-25 G du 321st BG sont mobilisés. Le 4 octobre, alors que les parachutistes et les troupes d'assaut allemandes ont pratiquement terminé le nettoyage des îles reconquises, le 1st FG et le 14th FG sont déplacés de leurs bases de Mateur et de Sainte-Marie du Zit jusque sur un terrain de fortune en plein désert libyen ; l'endroit, baptisé Gambut 2 est abandonné depuis plusieurs mois déjà et ça se voit ! La mission des P-38, rendue pratiquement sans objet avant même de débuter, est de reconquérir la supériorité aérienne perdue au-dessus de la Méditerranée orientale. Le 82nd FG est déplacé de la même manière vers San Pancrazio dans la région des Pouilles. Il s'agit certes d'une base provisoire mais le transfert hors d'Afrique est néanmoins définitif.

Le 7 octobre, le 71st FS revendique un Ju 88 abattu au-dessus de Leros, un autre étant considéré comme endommagé. Le lendemain, c'est au tour du 82nd FG de rapporter la destruction de deux Bf 109 du

III./JG 27 rencontré au-dessus de l'isthme de Corinthe. Quatre autres sont considérés comme endommagés. Les pilotes allemands – déchaînés – parviennent à faire homologuer neuf « *abschluss* » : en vérité, seuls deux P-38 ne rentrent pas.

Le lendemain est un grand jour pour le 37th FS qui tombe à proximité de Rhodes sur une formation de 25 Stuka accompagnés par un Ju 88. Le massacre est sans pitié. Le *Major* William Leverette arrive en tête avec sept bombardiers ennemis détruits, un record s'agissant du P-38. Il est suivi de peu par le *2nd Lieutenant* Harry Hanna qui en revendique cinq . Trois autres Ju 87 D sont portés au crédit du *2nd Lieutenant* Homer Sprinkle et le « 88 » à celui du *2nd Lieutenant* Blue. Même si finalement le X *Fliegerkorps* consigne la perte de seulement 8 appareils, le *Gruppe* du *Hauptmann* Theodor Normann est hors de combat... C'est une semaine trop tard pour sauver les îles d'une réoccupation allemande, mais juste à temps pour permettre à la Royal Navy d'évacuer les rescapés sans subir de nouvelles pertes !

Le 14 octobre, le 95th FS s'accroche avec des Messerschmitt au-dessus d'Argos. Un avion allemand est abattu un autre endommagé. Deux P-38 sont descendus. Cette violente escarmouche marque la fin des missions au-dessus du Dodécanèse. Désormais les « Africains », de retour en Tunisie mais se servant de plus en plus de la Sicile comme bases avancée, recommencent à escorter les bombardiers de la 12th AAF.

Tandis que le mois d'octobre touche à sa fin les « Italiens » du 82nd FG multiplient les incursions en Yougoslavie. Ces chasses libres certes exaltantes sont coûteuses à tout point de vue. Un recadrage s'annonce. Le 1er novembre 1943, la 15th AAF à vocation exclusivement stratégique, et dont la mission est de porter par le sud l'offensive aérienne au cœur du Reich, est activée à Tunis. Son état-major se transportera un peu plus tard à Bari, ville autour de laquelle seront bientôt basés les trois groupes de Lightning qui constituent ainsi le noyau de son *Fighter Command*.

Le bilan du semestre écoulé (du 15 mai au 1er novembre 1943) se solde par un résultat positif : 297 victoires certaines ont été homologuées pour 181 Lightning perdus pour une cause ou pour une autre. 108 aviateurs ont été tués ou sont portés disparus ; 39 faits prisonniers ne reviendront pas avant la fin des hostilités. Une analyse plus fine de cette période permet de constater que le 1st FG à le plus souffert avec 83 avions et 61 pilotes perdus. Il est en outre celui des trois groupes qui a engrangé le moins de victoires.

En un an de combat en Afrique du nord et en Méditerranée, les unités équipées de P-38 ont obtenu 680 victoires certaines pour un coût assez lourd, puis qu'il s'élève à 285 P-38 perdus à l'ennemi ou sur accident et 219 pilotes reposant en terre africaine, en Italie ou au fond de la mer.

C'est avec cette statistique que se clôt une première époque dans l'utilisation de cette machine qui, dans la Pacifique, a réussi à reprendre l'initiative en payant pour ce faire un prix modéré. Elle ne l'a en revanche conservé en Méditerranée qu'au prix d'énormes sacrifices. Quand cette page se tourne une autre s'ouvre en Europe, où le 55th FG effectue alors sa première escorte au profit des bombardiers du 8th *Bomber Command*. ■

◀ Le *1st Lieutenant* Seideman titulaire de 5 victoires remportées au sein du 49th FS. Il sera tué en mission le 14 mai 1944.

▼ « Sad Sack » est un P-38F-15-LO connu pour sa longévité spectaculaire au sein des 12th AAF et 15th AAF dans laquelle il servira jusqu'en mai 1944 ! 16 victoires ont été remportées à son bord en 183 missions de guerre !

1943-1945

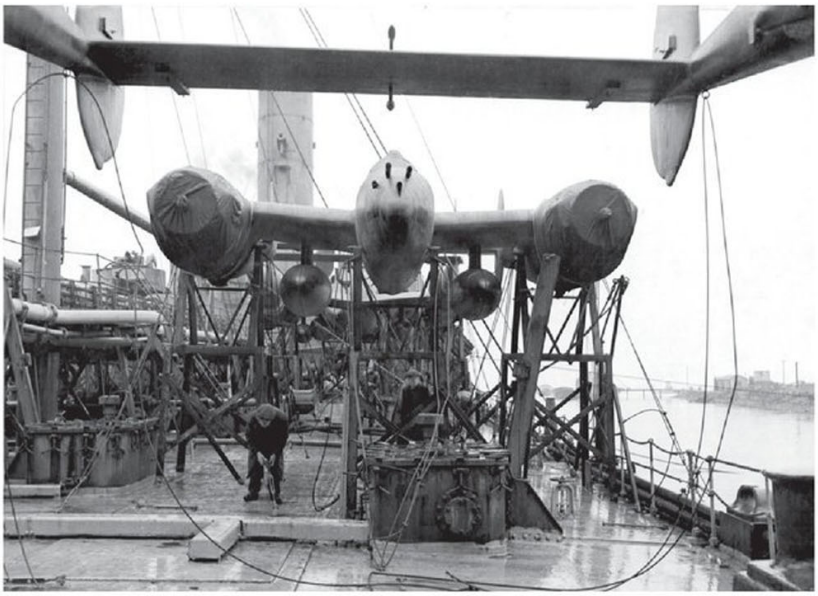
LA ROUTE DE BERLIN

À l'automne 1943, contraints d'effectuer des pénétrations de plusieurs centaines de kilomètres au-dessus de l'Europe occupée afin de frapper le cœur industriel du Reich, les bombardiers lourds de la 8th Air Force ne peuvent guère espérer d'escorte au-delà des côtes néerlandaises...

Les seuls chasseurs alors disponibles pour jouer ce rôle, Spitfire *Mk. V* et *Mk. IX* d'une part, et P-47 C d'autre part, excellents au demeurant, ont en effet les « pattes courtes ». Même avec l'adjonction de réservoirs supplémentaires de faible capacité, leur rayon d'action demeure rivé en dessous des 500 kilomètres. Distance certes respectable en Europe (équivalente à un Londres - Aix la Chapelle ou Londres - Saint-Nazaire) mais insuffisante pour envisager une « explication » un tant soit peu prolongée avec des défenses ennemies affûtées. En effet, la protection du nord de l'Europe est alors confiée à huit JG (en tout ou en partie) et 3 NJG., qui totalise un bon millier d'appareils constitué, s'agissant du seul aspect diurne des choses, des plus récentes versions du Fw 190 et du Bf 109.

▲ Des pilotes du 1st FG desserré sur la piste d'Aghione en Corse se préparent pour une mission au-dessus de la Provence occupée en préalable à l'opération « Dragoon ».

Dans ces conditions, il n'y a guère à s'étonner des taux de pertes catastrophiques enregistrés par les « lourds » de l'Air Force volant seuls au milieu de ce que nous nommerions aujourd'hui un « espace aérien non permissif ». Avec des dizaines de B-17 et des centaines de jeunes gens constituant leurs équipages, ce sont Douhet, Trenchard et Mitchell et leur doctrine que la Luftwaffe descend alors en flammes. Pour être plus précis, c'est la lecture qu'en a faite l'USAAF. Car en réalité ce n'est pas tant le concept du bombardement stratégique en lui-même qui est mis à mal, mais l'illusion prévalant jusque-là selon laquelle des bombardiers certes armés jusqu'aux dents mais non escortés pouvaient à eux seuls lui donner corps. Si l'offensive stratégique doit se poursuivre sur l'Allemagne, il faut des chasseurs d'escorte à long rayon d'action capables



▲ Déchargement de P-38 à Liverpool. On remarque le film de protection anti-corrosion qui protège les avions de l'air marin et des embruns.

de couvrir les bombardiers d'un bout à l'autre de leur mission. Or, le seul de cette espèce alors disponible est le Lockheed P-38 Lightning.

L'ennui c'est qu'il y en a peu ! Seul disponible dans un premier temps, le 55th *Fighter Group* est une unité « jeune » sans la moindre expérience du combat . Pourtant on va lui confier la tâche la plus lourde et la plus difficile : assurer au plus près le « run» final des équipages du 8th *Bomber Command*. Cette proposition n'a l'air de rien mais elle fait toute la différence. En effet, il n'est pas rare de voir dès cette époque 600 ou 700 Spitfire et Thunderbolt mobilisés pour couvrir l'envol et la phase initiale d'un raid. Conscients du risque, les pilotes de chasse allemands se contentent alors d'escarmouches, guettant des failles éventuelles dans cette cuirasse. Ayant épuisé son carburant, cette première couverture cède bientôt la place à une quarantaine de P-38. Pendant les trois heures suivantes, ils vont devoir coller aux bombardiers car telles sont les consignes tout en tentant de repousser les assauts de 200 à 300 allemands qui opérant au-dessus de leur propre territoire peuvent se poser pour ravitailler avant de repartir au combat.

Vu au niveau d'un pilote du 55th FG qui se comparerait à son camarade de promo affecté sur P-47 au sein du 56th FG, la différence est énorme. Elle signifie pour lui des missions de six heures réalisées sous oxygène à une altitude moyenne de 24 000 pieds. Constamment frigorifié (on connaît les problèmes de chauffage des premières générations de Lightning), il est outre privé de toute initiative tactique et se trouve régulièrement confronté à un ennemi qui numériquement le surclasse dans un rapport allant parfois jusqu'à 1 contre 10. Son « pote » au contraire effectue des missions de 2h30 maximum. Il n'est en outre jamais très éloigné des côtes ce qui lui permet en cas de problème de gagner la haute mer pour se parachuter et éviter ainsi la capture. En fait la guerre que vont conduire pendant les pires mois de l'hiver 1943-1944 les hommes des 55th puis 20th FG n'a rien de comparable avec celle que mènent les autres pilotes de chasse alliés y compris ceux chargés de couvrir le départ et le retour des bombardiers du General Spaatz. Elle n'a rien de commun non plus à celle que livreront en 1944 des centaines de P-51 lâchés dans la profondeur du territoire ennemi, mais sans la moindre contrainte tactique et face à une aviation allemande brisée !

Effort maximum

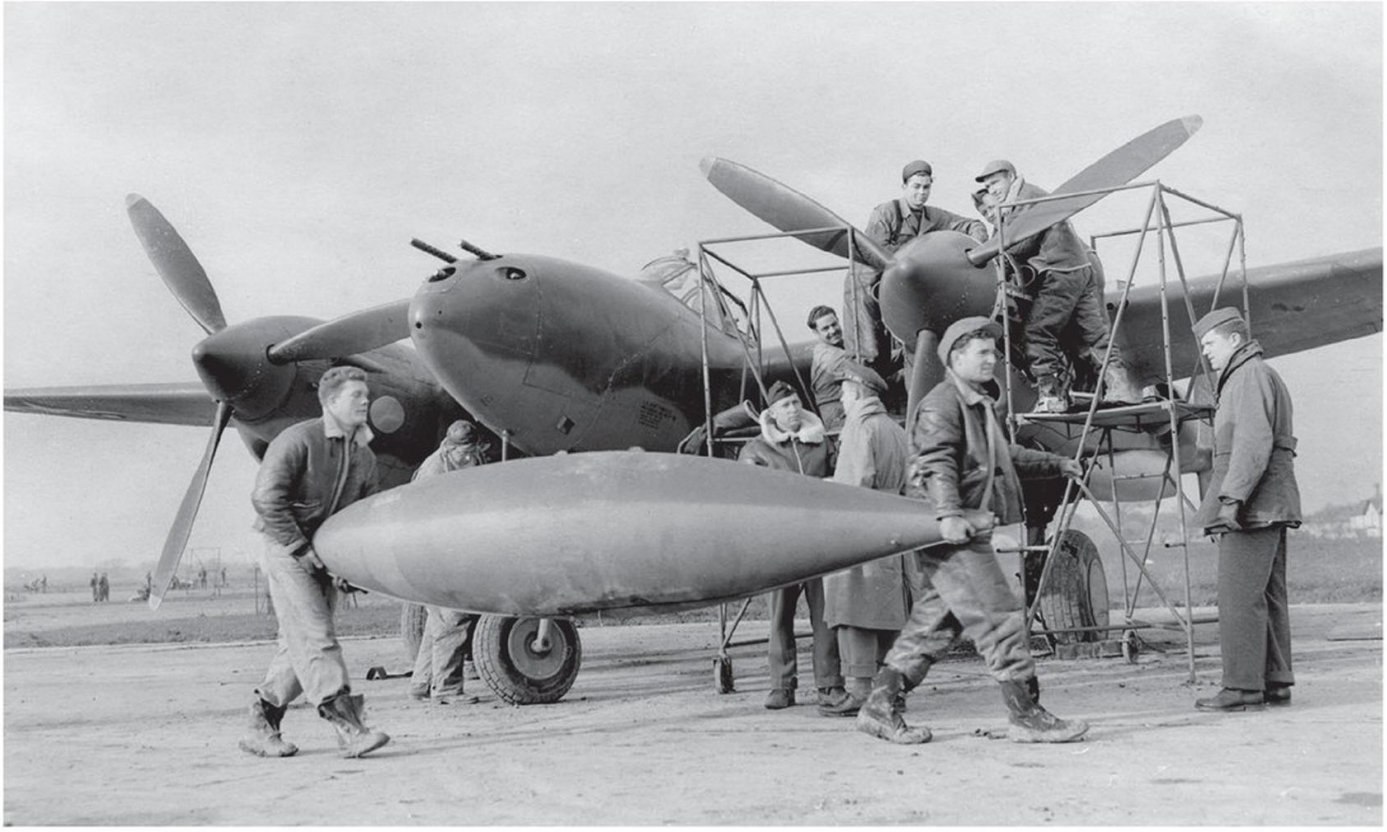
Au lendemain du deuxième raid désastreux sur Schweinfurt (14 octobre 1943), le 55th FG effectue sa première sortie opérationnelle en partant en chasse libre au-dessus de la Hollande. Cette mission sans grand intérêt ni relief est suivie de plusieurs autres, plus ou moins identiques, destinées à aguerrir l'unité présente en Angleterre depuis à peine plus d'un mois.

▼ Un P-38 H du 55th FG à son arrivée en Grande-Bretagne au début de l'automne 1943.

▲ Escorte rapprochée pour ces B-17 du 81st BG . Fin 1943, début 1944, les P-38 sont les seuls chasseurs capables d'escorter les quadrimoteurs jusqu'au cœur de l'Allemagne.

▼ Manutention d'un bidon largable en vue d'une mission à longue distance pour cet appareil du 20th FG photographié à King Cliffe en novembre 1943.

Elle y a été précédée de quelques jours par le 20th FG prévu lui aussi pour recevoir des P-38 H au sein du 66th *Fighter Wing* dont ils constitueront l'ossature. Le 55th FG est néanmoins le premier à connaître le baptême du feu et à engager l'ennemi en vol. Le 3 novembre, escortant des bombardiers au-dessus de Wilhelmshaven, les Lightning se heurtent aux *Jadgfliegern*. Trois Bf 109 de la JG 1 sont revendiqués. Cinq autres monomoteurs ennemis sont catalogués « probables » et le même nombre « *damaged* », le tout sans perte directe autre qu'un P-38 endommagé à l'atterrissage. Deux jours plus tard, ce sont cinq Messerschmitt qui sont homologués au 38th FS alors qu'il escorte des B-17 sur Münster où les « petits amis » vont se distinguer. Deux Dornier Do 217 sont également comptés comme probables. Sans doute issus des rangs de la *Nachtjagd* et plus précisément du Stab II./NJG 1 (qui revendique un B-17 à l'heure et dans le secteur correspondant) ils auraient selon le rapport des pilotes américains tentés de s'en prendre aux *boxes* de quadrimoteurs en utilisant des roquettes. Sans succès semble-t-il, comme en témoigne le *2nd Lieutenant* Delorn Steiner : « Je volais ce jour-là en position de n°4 de la patrouille conduite par le *Captain* Ayers. À sa suite nous avons piqué sur un Do 217 occupé à tirer des fusées sur l'arrière-garde des B-17. Nous avons rompu notre attaque quand des avions non identifiés dans nos 6 heures nous ont été signalés. J'ai perdu le contact avec les autres. En essayant de recoller, j'ai remarqué un autre Do 217 volant plus haut et légèrement en retrait. J'ai serré mon virage en montée par la droite pour me placer en cap

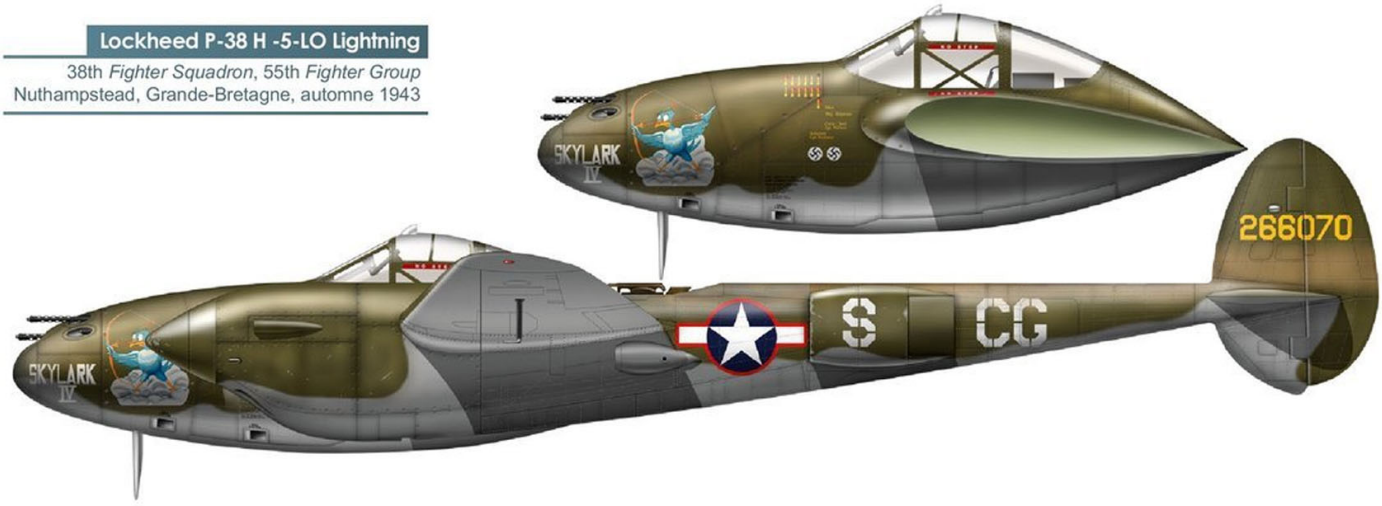


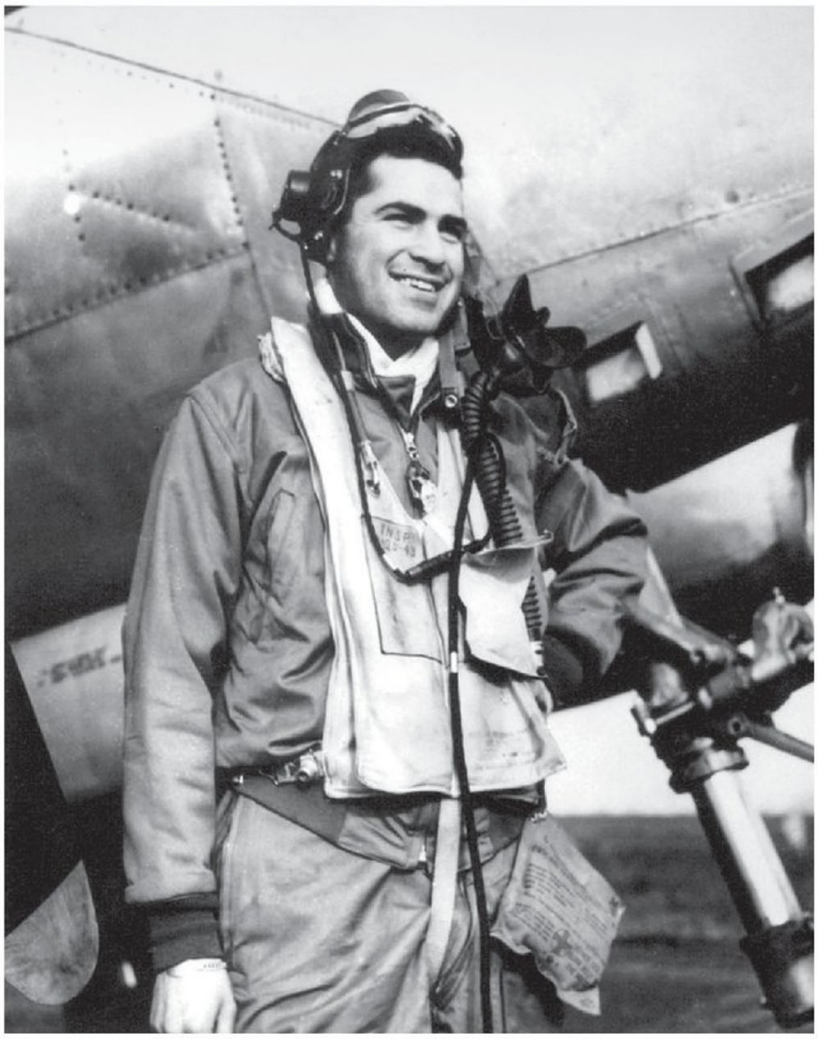
de collision avec lui. Arrivé en bonne position, je l'ai engagé en passe frontale. J'ai ouvert le feu à courte distance. Nous nous sommes croisés de très près. En me retournant j'ai pu noter qu'il ripostait sans parvenir à m'atteindre. »

Ayant repéré un autre Lightning solitaire, Steiner le rejoint. En ne s'acharnant pas sur le Do 217, il évite sans doute de se faire descendre par les Bf 109 en maraude. Comme peut en attester le *Major* Milton Joel qui, floué deux jours plus tôt d'une victoire certaine revendiquée sur un Fw 190, se rattrape en homologuant cette fois un « 109 ». « Nous volions à 26 000 pieds en collant autant que possible aux bombardiers quand j'ai aperçu deux des nôtres sur le point d'être attaqués par trois Bf 109. Ils évoluaient aux alentours de 18 000 pieds à environ trois kilomètre de ma position. J'ai viré pour engager les agresseurs en passe frontale. J'ai ouvert le feu sur le leader à 400 mètres avec 20° de déflexion. Les deux ailiers ont aussitôt rompu en partant en piqué. Le Leader à son tour est parti dans un piqué vertical. Ayant moi-même presque atteint les limites de la compressibilité, j'ai dû redresser et renoncer à le suivre dans sa manœuvre. Mon ailier a rapporté avoir observé une fumée noire s'échappant de l'avion ennemi, tandis que le *Lieutenant* Garvin qui volait plus haut a remarqué un parachute qui se déployait à l'issue de cette attaque éclair. De mon côté, j'avoue ne pas avoir noté le moindre résultat de mes tirs. »

▲ Au retour d'une mission en octobre 1943, le *Lieutenant Colonel* Jenkins, « patron » du 55th FG, en grande discussion avec le *Lieutenant* Gustke. Photo à Nuthampstead.

Lockheed P-38 H -5-LO Lightning
38th *Fighter Squadron*, 55th *Fighter Group*
Nuthampstead, Grande-Bretagne, automne 1943





▲ Le *Captain* Graham du 79th FS marque les débuts du P-38 en Europe en remportant 5 victoires avant de disparaître au combat le 18 mars 1944.

Aucune perte américaine ne vient ternir la réussite de cette mission. On notera que si tous les lauriers sont raflés par le seul 38th FS, c'est que les deux autres *Squadrons* n'ont pu à cause de la météo établir le contact avec les bombardiers. De ce point de vue cette seconde mission n'est donc pas vraiment satisfaisante. La suivante, réalisée le 7 novembre, consiste à escorter les B-26 qui doivent frapper la piste des Mureaux. C'est un *Milk Run* pour le 55th FG, dont 50 des 58 Lightning bouclent la mission (les 8 autres ayant dû renoncer à cause d'ennuis mécaniques). En revanche, pour le 20th FG qui place huit de ses appareils sous le patronage de son unité sœur, afin de s'acclimater progressivement aux rigueurs du combat, l'apprentissage se révèle assez rude. Deux d'entre eux en effet ne rentrent pas victimes probables d'une collision en vol. La météo calamiteuse qui sévit sur le parcours et au-dessus de l'objectif conduit en outre les bombardiers à annuler la mission ! Celle-ci n'empêche cependant pas le groupe de venir donner un nouveau coup de balai sur la Hollande en début d'après-midi.

Les mêmes causes produisant les mêmes effets, le 11 novembre, un nouveau bombardement sur Münster est également abandonné. Finalement, les douze Lightning du 20th FG sont les seuls à pénétrer de quelques kilomètres au-dessus du territoire ennemi alors que les B-17 font demi-tour, escortés par le 55th FG.

En revanche, le 13, malgré des vents violents en altitude, ça passe mais pour les Lightning, il y de la casse. Escortant sur Brême les 1st et 3rd *Bomb Divisions*, les 44 P-38 du *Lieutenant Colonel* Jake Jenkins vont se heurter à très partie comme l'évoque le *Captain* Joseph Myers du 38th FS : « Avec le *Lieutenant* Gerald Brown comme élément leader, nous volions au cap 210 à 29 000 pieds, nous devions nous trouver à environ 15 kilomètres au sud-ouest de Brême, quand nous avons remarqué un Ju 88 évoluant à 26 000 pieds qui se rapprochait rapidement de nos bombardiers en vue d'une attaque dans leur secteur arrière. Nous avons

▼ Remplissage des réservoirs de grande capacité de ce P-38 H du 20th FG avant une sortie réalisée à la fin de l'automne 1943.

▲ Le Fw 190 est un adversaire dangereux jusqu'à 20 000 pieds. Celui-ci est touché par un P-38 au début de l'année 1944.

aussitôt piqué sur lui pour l'engager. Il nous a vu et a tiré ses roquettes avant de dégager par la droite en piquant. À moins de 500 mètres, je lui ai balancé une rafale de six secondes. Son moteur droit s'est mis à fumer abondamment. Nous avions perdu beaucoup d'altitude : je l'ai donc abandonné à son sort pour remonter au contact des lourds. Ce faisant j'ai aperçu un Bf 109 bien installé dans les six heures de mon ailier à moins de 50 mètres de lui. Après que je l'ai informé par radio, il s'est lancé dans toute une série de manœuvres évasives sans parvenir à décrocher son adversaire. Ces manœuvres m'ont néanmoins permis de m'approcher sans me faire repérer. Calé à mon tour dans la queue du « 109 », je me suis approché à moins de 150 mètres avant de tirer une courte rafale sans noter de coup au but. Brown a alors effectué un tonneau mais l'autre en a profité pour le poivrer et mettre hors d'usage son moteur droit qui s'est mis à brûler. Mais le Jerry n'a pas eu le temps de profiter de son succès. Je lui ai décoché en vol inversé une nouvelle rafale de 5 secondes sans déflexion. Cette fois son moteur a explosé éparpillant des morceaux de ferraille tout autour de moi. Je l'ai dépassé à moins de 15 mètres de distance : une vraie torche volante. Brown a réussi à mettre son hélice en drapeau après avoir éteint l'incendie et nous avons pu rentrer ensemble. »

Au terme de la mission, le 55th FG revendique 7 victoires certaines dont trois bimoteurs mais déplore de son côté la perte en territoire ennemi du même nombre d'appareils. Une quinzaine d'autres sont gravement endommagés dont cinq jugés irrécupérables. Ce soir-là, sept chaises demeurent vides au mess : quatre tués et trois prisonniers.

Le rapport de mission fait état de la présence sur cible de 300 appareils ennemis de tous types évoluant sur deux niveaux : le premier à 34 000 pieds, le second à 15 000, prenant ainsi les américains volant au milieu entre le marteau et l'enclume. En définitive, les JG 1 et 11 ainsi que la JG 25 et le II./ZG 26 reçoivent confirmation de 13 Lightning abattus. Quinze B-17 sont manquants soit un ratio de 5,5 % de pertes, acceptable au regard des presque 30 % enregistrés sur Schweinfurt le mois précédent. L'offensive peut donc se poursuivre fut-ce au prix de quelques Lightning qui sont les seuls à cette époque à pouvoir accompagner les « lourds » au cœur de l'Allemagne. Alors, bien sûr, douze appareils rayés des contrôles en une seule mission, c'est beaucoup. Mais d'une part, sept aviateurs disparus représentent à peine les 2/3 de l'équipage d'un seul quadrimoteur, et d'autre part, il est certain que les pertes seraient moindres si le *Fighter Command* était alors en capacité d'aligner quatre ou cinq groupes de Lightning. En attendant, une forme de pragmatisme teintée de cynisme prédominera.

Le mauvais temps interrompt les raids pendant près de deux semaines. Le 25, une formation mixte du 55th FG et du 20th FG effectue un *Sweep* sur le nord de la France. C'est l'occasion d'engranger trois victoires certaines contre le II./JG26 au prix d'un Lightning perdu en mission et de deux autres à l'atterrissage, victimes de dommages infligés par la *Flak*.

▼ Un P-38 J du 364th FG après un atterrissage d'urgence, train rentré sur sa base en Angleterre. La cellule a tenu !

Texas Ranger
JENKINS

Il faut attendre le 29 pour voir de nouveau les hommes du *Lieutenant Colonel* Jenkins affronter la Luftwaffe, en l'occurrence les III./JG 1 et le II./JG 3 de nouveau au rendez-vous sur Brême ! Comme à l'accoutumée, le temps est médiocre. Sur 55 bimoteurs partis d'Angleterre, 17 abandonnent la mission avant d'avoir établi le contact avec les bombardiers. Les autres poursuivent leur chemin et se font sérieusement étriller par des *Jadgfliegern* qui profitent une nouvelle fois d'une supériorité numérique et tactique, les consignes obligeant toujours les chasseurs américains à coller aux bombardiers. Six P-38 du 55th et un du 20th sont abattus. Il n'y aura que deux survivants ; ils seront faits prisonniers. Parmi les victimes figurent le *Major* Milton Joel qui comptait jusque-là parmi les meilleurs pilotes du 55th FG.

Le lendemain, une mission d'escorte voit 60 % de son effectif disparaître avant d'apercevoir le moindre ennemi. Sur 44 appareils ayant décollé 24 font demi-tour. Les « rescapés » accomplissent leur mission tant bien que mal. Elle se révèle finalement sans difficulté, la Luftwaffe ne se montrant pas. D'aucuns ont poussé à l'époque des cris et en découvrant de tels chiffres. Il convient néanmoins de les mettre en perspective. En effet si on exclut les 6 escorteurs rendus nécessaires pour sortir de l'espace aérien ennemi, on relève que 17 P-38 ont éprouvé des ennuis les conduisant à interrompre leur mission. Pour autant ils n'ont pas été les seuls. En effet 12 P-47 du 78th FG, 17 du 56th FG et 5 du 356th FG ont fait de même. Il faut reconnaître sur ce point que le carburant d'aviation raffiné pendant la guerre en Grande-Bretagne ou pour son compte, chargé en additifs divers, était au moteur Allison ce que l'infusion d'orge représente pour un amateur d'expresso : l'essence constitue l'une des explications de ce qui fut présenté comme la faillite technique du P-38. Pour autant ses performances au combat au cours de ces premières semaines d'utilisation intensive furent elles réellement aussi médiocres que ce qu'on a pu lire depuis ?

En réalité, une étude des résultats obtenus par le 8th *Fighter Command* au cours du mois de novembre 1943 permet de constater que le taux de réalisation, c'est à dire tout décollage qui ne s'est pas traduit par un retour prématuré, est légèrement moindre pour les P-38 (55th FG et détachement du 20th FG) : 82 % contre une moyenne de 89 % pour les groupes équipés de Thunderbolt. En revanche, on constate qu'ils ont volé plus que tout autre en réalisant 13 missions au lieu de 12, le 355th FG n'est réalisant lui-même que dix. À l'exception du 56th FG qui enregistre au cours du mois un total de 44 victoires certaines, dont 26 revendiquées dans le cadre d'une unique mission exceptionnelle, le 26 novembre, les « Yippees » se classent second avec 23 homologations. S'ils subissent en contrepartie 18 pertes à l'ennemi et quatre par accidents, ce résultat de 23/22 leur permet d'afficher un solde légèrement positif. Il les distingue en tout état de cause des 78th FG (4/6) , 352nd FS (3/4), 356th FG (4/5), 355th FG (7/13) qui stagnent en territoire négatif. Sur ce seul critère ils sont égalité avec les ex «Eagles» du 4th FG (1/0) et ne sont devancés que par le 453rd FS (13/6) et le 56th FS (44/7). Le 354th FG devient opérationnel sur P-51 B le mois suivant. Sans tarder il est ainsi engagé au combat dès le 1er décembre. Ses statistiques au 31 le placeront toutefois loin derrière les unités dotées de P-47 et de P-38 avec moins de 300 sorties en huit missions et un rapport victoire/pertes équilibré à 7/7. Comme on le voit, le P-38, qui se coltine les escortes les plus longues jusqu'au cœur de l'espace aérien ennemi, ne dépare aucunement au milieu du paysage qui est au début de 1944 celui du 8th *Fighter Command*. Pourquoi, alors que ses résultats ne sont pas en décalage avec ceux enregistrés par les P-47 et les P-51, le Lightning a-t-il si mauvaise presse en Europe tant au sein des unités que dans les états-majors ?

Une première explication tient peut-être à la qualité des personnels dont l'entraînement n'est pas adapté à un avion aussi complexe.

> « Entre de bonnes mains, il était l'adversaire le plus dangereux qu'on pouvait rencontrer à l'ouest. »
> Johannes Steinhoff, as et *General des Bundesluftwaffe*

◀ Le *Colonel* Jenkins du 55th FG devant son P-38 H « Texas Ranger ».

◢ Lightning du 20th FG au mois de décembre 1943 en Angeleterre.

C'est ce qu'exprime le *Lieutenant Colonel* Harold Rau du 20th FG quand il écrit : « Je considère définitivement que le Lightning bien piloté surclasse largement tout ce que nos ennemis ont à lui opposer. Mais il nous faut impérativement le rendre plus abordable pour nos pilotes nouvellement brevetés, qui constituent l'essentiel de nos premières lignes. C'est seulement à cette condition que le P-38 pourra prétendre s'imposer parmi ses pairs sur la première marche du podium. »

Donc, techniquement, le P-38 n'a pas de défaut majeur si ce n'est d'être une machine trop exigeante pour pouvoir être mise entre toutes les mains. L'absence de redondance de générateur et de batterie jusque dans les premières séries J a pu également poser problèmes. Si le générateur tombait en panne ou si la batterie ne jouait plus son rôle pour une raison ou une autre, cela pouvait avoir des conséquences désastreuses en particulier sur le pilotage des hélices Curtiss Electric. Ce problème a été surpassé avec la série J-20 à partir de laquelle batteries et générateurs ont été doublés sur le moteur droit qui, comme on l'a vu, en était jusque-là dépourvu. Des problèmes de pompe à carburant ayant été également été consignés au-dessus de 20 000 pieds, ce dispositif nécessitait une attention particulière. Rien n'était toutefois hors de portée d'un pilote aguerri. Une fois encore le problème est essentiellement humain et il renvoie à des lacunes en matière de formation.

La seconde explication aux difficultés éprouvée par le P-38 est commune à l'ensemble de chasseurs américain opérant en Grande-Bretagne. Elle tient à la qualité même des essences mises à disposition par la RAF qui ne correspond aucunement au standard requis par les moteurs américains en général, les Allison turbocompressés en particulier. En juillet 1944, la 8th AAF est consciente du problème : elle passe officiellement pour l'avitaillement de ses chasseurs à un carburant aviation à très haut indice d'octane préconisé par les constructeurs réglant définitivement (à terme) le problème.

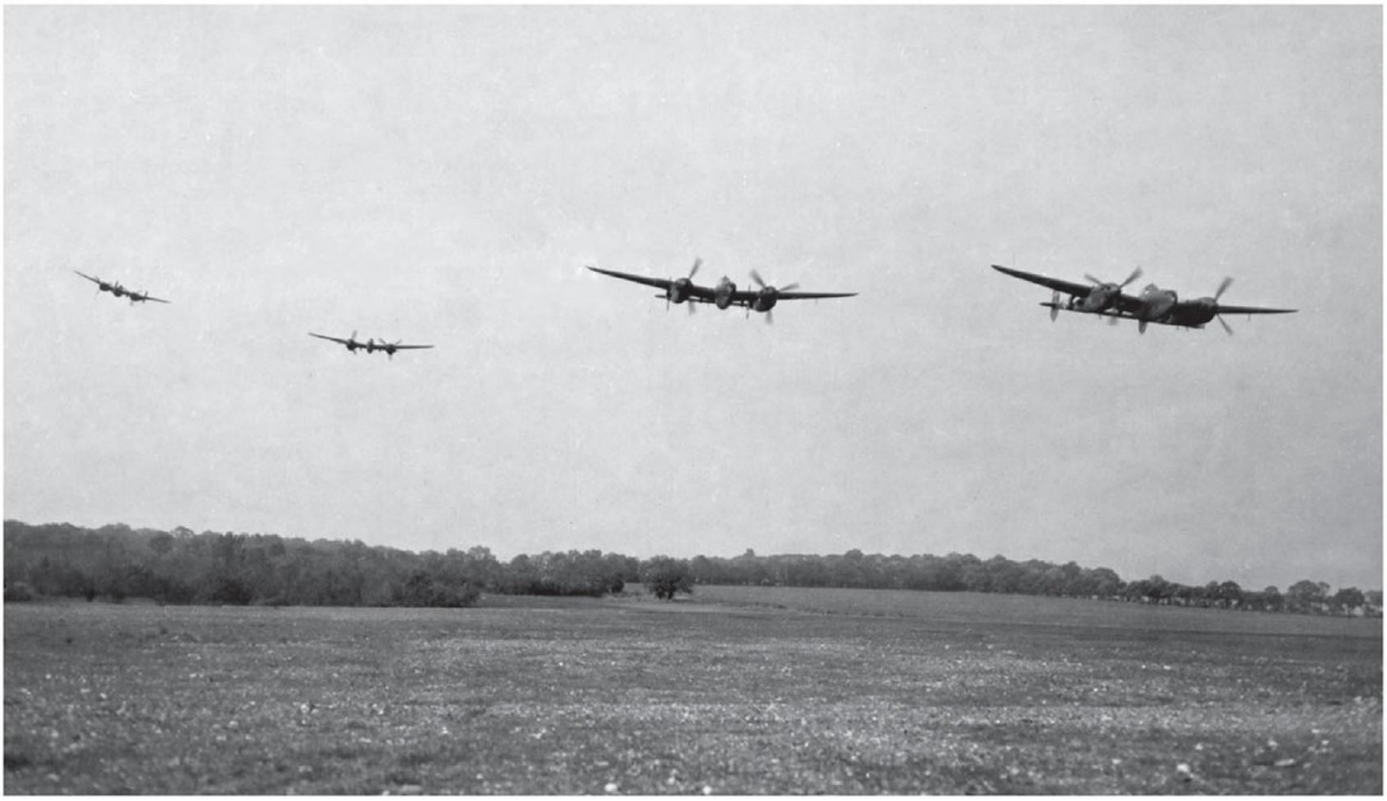
La dernière explication est tactique et résulte de l'obligation faites aux P-38 de demeurer au contact des bombardiers, sans disposer de la moindre initiative et d'offrir ainsi toute latitude à la chasse ennemie pour se concentrer et organiser son dispositif d'attaque. Écoutons le *Captain* Arthur Heiden (20th FG) : « En fait, de toutes ces difficultés, aucune n'était en elle-même rédhibitoire. Elles auraient dû être résolues assez facilement, si ce n'est le constructeur lui-même, au moins au niveau du théâtre d'opérations. Fruit de la rareté en elle-même du matériel considéré, ce problème aboutit à un cercle vicieux dans lequel aucun avion ne pouvait être distrait des tableaux de service pour subir des modifications. Ne subissant aucune de celles qui auraient été de nature à améliorer la disponibilité opérationnelle, cette dernière s'est étiolée au gré d'une attrition qui elle s'envole ! »

Quant au printemps 1944 Tony Levier visite le 55th FG au nom du constructeur, les critiques des pilotes (chauffage insuffisant, faible taux de roulis, performances insuffisantes en piqué) sont relayées jusqu'à Burbank. Le temps que les bonnes modifications aboutissant à la version L soient intégrées aux chaînes de production une solution temporaire sous forme de kits de

▶ Un groupe de P-38 H du 38th FS au-dessus de la campagne anglaise (la photo pourrait dater d'octobre 1943).

◢ Le General Doolittle, brillant pilote et chef successif des 12th, 15th et 8th AAF, a eu une relation particulière avec le P-38. Il l'adorait à titre personnel mais il lui a préféré le P-51 pour servir au sein de l'emblématique « Mighty Eight ».

▼ Appareils du 364th FG. L'appareil au premier plan est le J-10-LO S/N 42-67978 « Betty A III » du 383rd FS.



conversion commence à être expédiée outre-mer. Malheureusement, plusieurs semaines de retard sont prises quand le C-54 qui les transporte vers Langford Lodge en Irlande du Nord est victime d'un tir ami… Finalement les P-38 J-5 sont les premiers à bénéficier de ces améliorations, dont les aérofreins et les volets de combat. Les J-25 LO en sont eux dotés de série et cela change tout, comme s'en souvient Stanley Richardson du 55th FG : « Il n'existait pas d'avion capable de tourner plus court que le nôtre. Les aérofreins annulaient définitivement le problème de compressibilité dont en parenthèse le P-47 était également affligé. »
Cependant, quand ces formidables machines arrivent en unité plus aucune d'entre elles ne fait partie de la 8th Air Force. Elles sont alors reléguées au champ tactique, au sein de la 9th AAF où elles ne font que de la figuration en comparaison du P-47 qui y tient le premier rôle. Afin de standardiser les moyens de la 8th AAF, Doolittle a définitivement choisi le P-51 et le B-17 par préférence au P-38 et au B-24. Nous ne reviendrons pas ici sur le choix du bombardier. S'agissant du chasseur, Heiden apporte les précisions suivantes : « Le P-51 était un avion nouveau. Nous étions impatients de le voir arriver et nous avons toujours été satisfaits de voler à son bord. Il était facile à prendre en main et agréable à piloter. Avec le P-38 c'était différent. Il requérait une attention permanente. D'un autre côté, venant du Lockheed, nous avons été déçus par le taux de montée faiblard du Mustang, la gestion délicate de ses réservoirs et le centrage approximatif qui en découlait, ainsi que par des problèmes chroniques de fuite de liquide de refroidissement. Avec le P-38, vous décolliez et longtemps avant d'avoir franchi la côte anglaise vous pouviez observer la planète de très haut. Avec le P-51 vous étiez à ce moment-là encore en train de grimper plein moteur accroché à votre hélice. Le Lightning était à la base un intercepteur.

▲ Le *Captain* Heiden du 20th FG (79th FS) grand défenseur du P-38. Il réalise à son bord plus de 300 heures de vol de guerre avant de devenir instructeur sur Lightning aux USA.

Cela signifie qu'il grimpait plus vite que tous les autres, amis ou ennemis. Au ras du sol cette caractéristique doublée d'un comportement irréprochable au niveau du décrochage nous le faisait préférer à n'importe lesquels des monomoteurs alors en service. » Mais nous n'en sommes pas encore là.

La neige et les Cendres

Le mois de décembre a été marqué par le passage à un statut pleinement opérationnel du 20th FG et avec lui des premiers P-38 J-5 et J-10-LO. Le *Group* inaugure son journal de marche par une mission lancée le 28 au-dessus de la côte hollandaise. Sous la supervision du *Lieutenant Colonel* Jenkins du 55th, elle se déroule sans incident notable. *Idem* pour la suivante le 30 sur Ludwigshafen. En revanche, celle sur Bordeaux, le 31, va se révéler beaucoup plus compliquée et de nombreux retours anticipés sont enregistrés. Finalement, un Fw 190 est revendiqué mais il ne sera compté que comme endommagé tandis qu'un P-38 à court de carburant se pose en catastrophe sur l'île de Wright ; son pilote est indemne.

Les missions continuent de s'enchaîner : Kiel, Brunswick, Francfort, Aix la Chapelle, Cherbourg ou encore Rouen dans le cadre d'une mission « Noball » (ciblant les rampes de lancement des V-1). Le temps est généralement mauvais et il fait toujours aussi froid à 30 000 pieds. Pour le reste, Il y a des victoires (la première confirmée du 20th FG est enregistrée le 7 janvier), des pertes, des retours prématurés et des accidents... En somme, c'est la guerre ! Certaines sorties telles que celles des 29 et 30 janvier donnent lieu à de sévères engagements comme en témoignent les récits qui suivent.

« Avec le *Blue Flight* dont j'avais la charge, nous avons rejoint les bombardiers près de Coblence à 11h35. Presque aussitôt un Fw 190 a tenté de s'en prendre à l'arrière-garde de leur formation. Nous avons viré vers l'intrus afin de le prendre en chasse. Je me suis placé dans ses six heures, à une altitude de 16 000 pieds, cap au275. J'ai ouvert le feu à une distance de 250 mètres avec 5° de déflexion. Il a tout de suite été touché. J'ai cessé de tirer à 75 mètres de lui. À ce moment il était en feu et des morceaux s'en détachaient. Il est parti en vrille à plat tout en continuant à brûler. Je l'ai perdu de vue quand il a disparu dans les nuages bas. Une heure plus tard, sur le chemin du retour nous avons remarqué au-dessus de Lille un bombardier endommagé harcelés par deux 190. Nous sommes descendus lui donner un coup de main. Les autres nous ont vu et ils ont viré de bord. Après une courte poursuite, je me suis placé dans le sillage du N°2 : vitesse 600 km/h, altitude 2 000 pieds, distance de la cible 200 mètres. J'ai fait mouche à la première rafale. Il a commencé à fumer et à éparpiller des morceaux de son revêtement. Je l'ai abandonné à son sort pour m'occuper du leader, que j'ai descendu juste quelques secondes plus tard. Mon ailier (le *2nd Lieutenant* Frank Roak Jr) a vu les deux appareils ennemis s'écraser au sol. Je revendique donc trois Fw 190 abattus. » On aurait presque l'impression que c'est très simple. On se coule dans l'angle mort de l'adversaire, une courte rafale (583 balles et 36 obus pour régler le compte des trois monomoteurs) on les abat et on dégage. Pas d'arabesques dans les hautes altitudes, pas de poursuite échevelée au raz des toits, pas de clinquant : du bon travail de chasseur.

Pour d'autres c'est un peu plus difficile : « J'emmenai le *Red Flight* mais je me suis rapidement trouvé isolé avec mon ailier, le *Lieutenant* Moss (porté disparu à l'issue de la mission). Nous volions à 22 000 pieds quand nous avons identifié un Me 110 cherchant à engager les bombardiers. Nous avons piqué sur lui et j'ai ouvert le feu. J'ai noté de multiples impacts sur ses ailes et son fuselage. il s'est embrasé d'un seul coup et a explosé en vol. Le *Lieutenant* Jack Davis du 77th confirme cette victoire (NdlA : rappelons qu'à l'époque les P-38 ne sont pas équipés de cinémitrailleuses). Je m'apprêtais à reprendre de l'altitude quand j'ai été pris pour cible à mon tour. J'ai effectué un dégagement par la gauche en piquant, ce qui m'a permis d'apercevoir mon ailier pris en chasse par deux Me 210. Deux P-38 du 77th nous ont dégagé en abattant un des Messerschmitt. J'ai poursuivi mon virage, me retrouvant ainsi dans le sillage du second. Nous l'avons entrepris de concert avec le *Lieutenant* Whiteside du 77th FS et nous l'avons descendu. La dernière fois je j'ai vu mon ailier, il était installé dans une vrille lente avec un moteur en feu. Ont été utilisés 376 munitions de calibre 0.50 et 106

▼ Le «Betsy VI » du *1st Lieutenant* Russell Bebout servant au sein du 79th FS.

▲ Mars 1944 : un P-38 J du 20th FG.

obus de 20 mm. Je revendique un « 110 » détruit et un « 210 » partagé. »

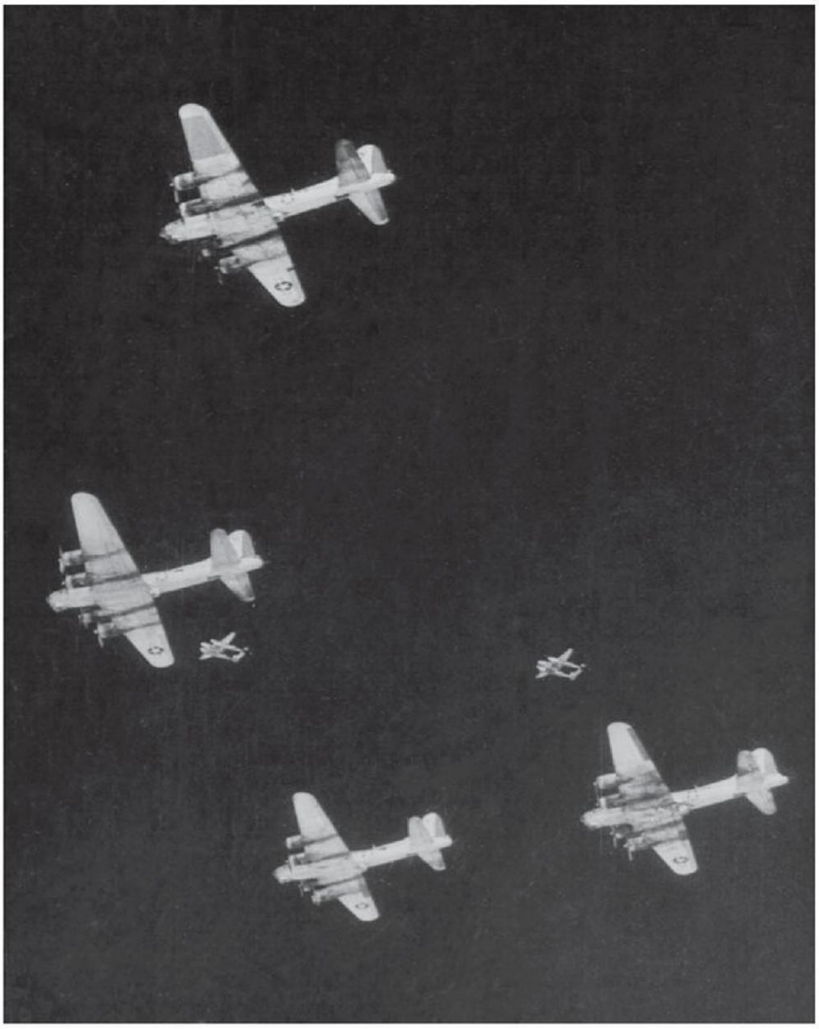
Ces deux comptes-rendus sont rédigés à l'issue d'une escorte sur Francfort, au terme de laquelle le 20th FG revendique la destruction de 10 chasseurs ennemis pour la perte de quatre des siens en mission et un cinquième sur accident. Ils relatent l'expérience de deux pilotes mais en réalité ils ont été établis deux jours après les faits par le même homme, en l'occurrence le *Captain* Lindol Graham. Le premier est signé en sa qualité de pilote de combat, le second avec la casquette d'officier des opérations du 79th *Squadron* au nom du *Major* Richard Ott entretemps porté disparu lors d'une mission sur Brunswick. Voici comment : « Nous rentrions à quatre à la maison quand nous avons croisé une formation de Fw 190 et de Do 217. Nous les avons attaqués. Le *Major* Ott a descendu un Fw 190 et un Do 217 mais il a été touché alors qu'il s'en prenait à un second Dornier. Son moteur droit a été détruit et le second sans doute endommagé. Il est malgré tout revenu à la charge, mais il a été pris à partie par trois hostiles tandis que six autres nous tenaient à distance. Le *Major* a alors piqué dans la couche qui devait s'établir à 5 000 pieds. On ne l'a plus revu. Quelques secondes plus tard, on l'a entendu nous dire au revoir à la radio. Cela s'est passé le 30 janvier 1944 à 13h00 quelque part entre Linden et Osnabruck. Signé: 2nd Lieutenant Frank H. Roak Jr. »

L'histoire du *Major* Ott est caractéristique d'une époque. Il ouvre son palmarès le 29 janvier pour le clôturer le 30 avec un total de 3,5 victoires et une médaille à titre posthume. Son corps retrouvé à 2 km du lieu du crash est inhumé en Belgique. Le *Captain* Graham lui-même sera tué en mission le 18 mars 1944 après avoir remporté cinq victoires homologuées.

La guerre des P-38 ici comme en Méditerranée a en réalité peu de chose à voir avec « la patrouille de l'aube ». Elle se rapprocherait davantage d'une guerre de tranchées dans l'esprit du roman de Heinrich Maria Remarque. À l'ouest il n'est donc rien de nouveau.

Pour le 55th FG, la vie n'est guère plus belle. Malgré la montée en puissance du P-51 orchestrée pour l'heure par le seul 354th FG, le P-38 désormais principalement de la variante J demeure pendant tout le mois de janvier le vecteur principal des escortes à longues distances. Dans ces conditions, il donne des coups mais en prend également. Ainsi lors de la mission conduite le 31 au profit de P-47 attaquant des terrains d'aviations en Belgique, le 38th FS du *1st Lieutenant* « Jerry » Brown est confronté à une vive réaction de la *Jagdwaffe* : « Ils étaient une vingtaine. Ils nous sont tombés dessus en piqué. Le *Captain* Myers nous a fait prendre du champ puis grimper à 33 000 pieds afin de dominer la mêlée et de pouvoir choisir nos cibles. Nous sommes alors redescendus dans l'arène. Mais les Allemands ne se sont pas laissé faire. Mon ailier le *Lieutenant* Patterson s'est trouvé pris en chasse par un Fw 109 particulièrement collant et habile. J'ai appelé le *Captain* Myers pour qu'il couvre mes arrières et je me suis engagé à la poursuite de celui qui voulait la peau de mon copain. J'ai tiré à moins de 100 mètres : mes premières balles ont fait mouche à hauteur du poste de pilotage. Son empennage puis une partie de son aile droite se sont détachés. Il a dérapé violemment et a disparu vers le sol. » Le groupe obtient l'homologation de six chasseurs ennemis pour la perte d'un même nombre de siens (correspondant exactement aux revendications de la Luftwaffe !) ; un septième étant détruit par accident.

Cependant une semaine plus tard un exploit redore le blason un peu terni du P-38 alors même que le Mustang sur le point d'être déclaré opérationnel au sein des 357th et 363rd FG s'apprête à le supplanter comme escorteur principal à long rayon d'action du 8th *Fighter Command*. Ce jour-là en effet le *1st Lieutenant* James Morris du 20th FG rapporte la destruction de quatre avions et d'une locomotive ! Trois jours plus tard, il s'adjuge un nouveau Fw 109 abattu à proximité de Bonn. En 96 heures, il devient ainsi le premier as sur P-38 du front européen.



▼ Des P-38 basés en Italie escortant des B-17 sur un objectif situé en Europe Centrale.

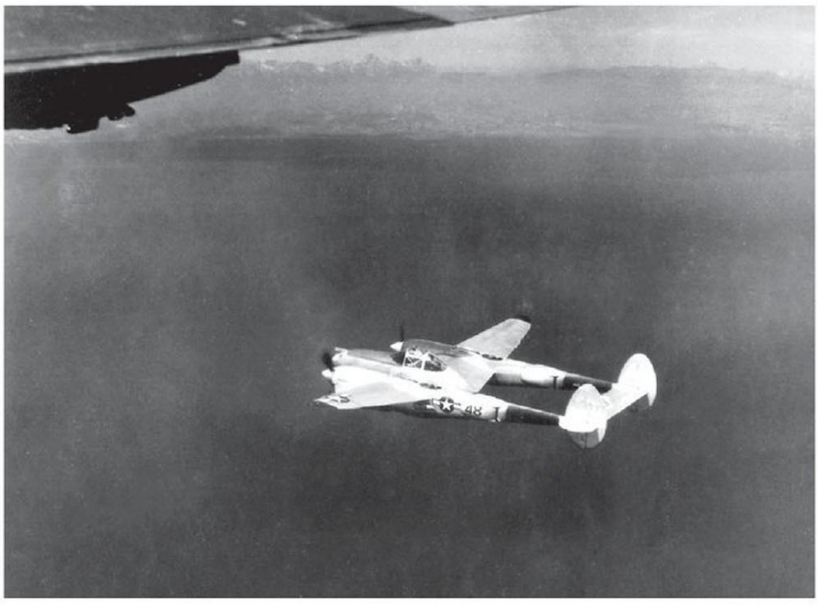
L'époque des escortes à très longues distances est en train de finir pour les Lightning. Le 55th FG est cependant le premier groupe de chasse américain à venir survoler Berlin, le 4 mars 1944. Il ne s'y distinguera pas plus que le 20th FG ni ce jour-là ni les suivants (12 victoires sur les 160 allant à la chasse américaine). Il en a déjà été de même lors de la « grande semaine » de raids entrepris par la 8th *Air Force* contre divers objectifs allemands entre les 20 et 25 février 1944, les P-38 n'obtenant que 10 homologations sur les 150 revendiquées par le 8th *Fighter Command*.
L'USAAF peut désormais diligenter maintenant quatre groupes de Mustang à chaque mission afin de couvrir les bombardiers jusque sur leur cible. Ils sont 200 et bientôt le double, là où les chasseurs allemands ne rencontraient jusqu'alors qu'une cinquantaine de P-38. Ce n'est donc finalement pas la qualité mais bien davantage la quantité qui assommera la *Jagdwaffe*. Pour l'heure, avec l'arrivé du 364th FG, les Lightning vont se partager entre escorte et missions d'interdiction dans lesquelles ils vont se tailler la réputation de redoutables « *Locobusters* ».

Ceux de la « 15th »

La fin de l'année 1943 est marquée par une grande réorganisation des forces aériennes alliées en Méditerranée. L'évolution principale consiste à implanter une véritable flotte autonome de bombardiers stratégiques : la 15th *Air Force*. Officiellement activée le 1er novembre, celle-ci établit les bases de ses quadrimoteurs dans la région de Foggia tout juste libérée. Outre les B-17 du 5th et les B-24 du 47th BW, des B-26 sont temporairement rattachés à cette nouvelle composante aux ordres de James Doolittle. Au niveau des chasseurs, les Lightning des 1st, 14th et 82nd FG sont les premiers à être affectés aux missions d'escorte, bientôt rejoints par les P-47 dont le 325th FG vient d'être doté en remplacement de ses P-40. En janvier, Doolittle est promu à la tête de la 8th *Air Force* et c'est le *Major General* Nathan Twining qui lui succède, tandis que le *Brigadier General* Dean Strother se voit confier les chasseurs rassemblés au sein du 306th *Bomb Wing* (ainsi désigné pour une raison obscure il ne deviendra administrativement un *Fighter Wing* qu'au printemps suivant). Twinning et

▲ Venant d'éprouver une gosse fuite d'huile, ce P-38 J du 27th FS recherche la protection des B-17. Le Lightning vole sur le seul moteur droit, le gauche ayant été coupé et l'hélice mise en drapeau.

▼ Un P-38 J du 71st FS (marques noires) escortant un B-24 au-dessus de la Méditerranée. La photo a été prise en mai 1944.



▲ Le Captain Ronald Ashmead du 48th FS, 14th FG, revendique une victoire confirmée le 2 décembre 1943 au-dessus de Marseille.

Strother ont déjà servi ensemble dans le Pacifique où le premier a assumé pendant une année le commandement de la 13th AAF, le second étant alors son adjoint en charge des unités de chasse. Transférés des Salomon en Italie, ces deux chefs expérimentés y conservent peu ou prou les mêmes attributions, mais désormais avec un nouvel ennemi et beaucoup plus de moyens. Une caractéristique cependant rapproche les deux théâtres d'opérations pourtant si éloignés où ils ont exercé des responsabilités : on y adore le P-38 ! Alors que le 82nd FG est déjà présent en Italie depuis la fin octobre, les 1st et 14th FG n'y arrivent qu'au début du mois de décembre, au moment où le quartier général de la 15th AAF est transféré de Tunis à Bari. Pendant un mois les missions d'escorte auxquelles ils sont désormais affectés à temps plein seront réalisées à partir de bases avancées en Sardaigne, qui leur servent de tremplin pour les actions conduite dans le sud de la France, le nord de l'Italie ou les Balkans. De ce point de vue, le passage de la Sardaigne dans le camp allié suivi de la libération de la Corse les dégage des contraintes liées au rayon d'action.

La première mission conduite sous l'égide de la toute nouvelle 15th AAF est réalisée le 1er novembre 1943. Il s'agit en quelque sorte d'une mise en jambe, puisqu'elle cible les installations du port de la Spezia ainsi qu'un pont de chemin de fer. La seconde, exécutée le lendemain, s'inscrit en revanche pleinement dans le cadre de la CBO (*Combined Bomb Offensive*) qui coordonne l'action des forces aériennes stratégiques alliées en Europe. Elle vise le complexe industriel de Wiener Neustadt en Autriche. Il s'agit d'un raid de 2 600 km (aller-retour) tout à fait exceptionnel à l'aune de ce que pratique à l'époque la 8th AAF. Soixante-douze P-38 y escortent 74 B-17 et 38 B-24. La mission est une réussite du point de vue des bombardiers, mais confrontés à une virulente réaction de la Luftwaffe, ils perdent 13 des leurs dans l'affaire (presque 11 % des effectifs engagés). Leurs mitrailleurs revendiquent 91 chasseurs ennemis mis hors de combat dont 56 victoires certaines… Pour les P-38, la journée se solde par un score nul : pas de perte pas de victoire mais ils vont se rattraper dans les jours à venir. Pour être tout à fait précis on signalera que tous les P-38 disponibles ne survolent pas l'Autriche en ce Jour des Morts.

▼ Départ en mission pour ces pilotes de Lightning qui ont revêtu de lourdes combinaisons, probablement en vue d'un vol à haute altitude.

Une partie de ceux du 1st FG escortent des B-26 sur le viaduc de Terni, cible la veille de B-25 couverts par le 82nd FG, et qu'en désespoir de cause les Lightning du 27th FS tenteront en vain de bombarder en piqué deux jours plus tard ! Le temps très pluvieux sur l'ensemble du bassin méditerranéen va ensuite perturber les missions pendant quelques temps.

Voilà qui nous permet de tordre le cou à l'assertion selon laquelle il fait toujours beau dans le sud de l'Europe. Ce n'est vrai (généralement) ni en automne ni en hiver. Cette conviction, sur laquelle reposait en partie la création d'une force stratégique autonome capable de prendre le relais la 8th AAF pendant la mauvaise saison, s'effondre rapidement ou plus exactement s'enlise et se noie sous des trombes d'eau. Un autre constat s'impose : il fait tout aussi froid à 30 000 pieds sur Pérouse ou Sofia que sur Munich ou Francfort ! Pourtant les Lightning « sudistes » ne semblent pas frappés par autant de « *early returns* » que les « nordistes » du 8th *Fighter Command*. Pourquoi ? Les pilotes ont été formés de la même façon. Les matériels sont les mêmes voire sont moins bons en MTO (*Mediterranean Theater of Operations*) ou les « G » dominent encore l'inventaire, le reste étant constitué de « F » antédiluviens ; quant aux conditions d'emploi, elles sont similaires. Seul le carburant est différent dans la mesure où la 15th AAF vole avec de l'essence raffinée selon les normes américaines et livrées directement depuis les États-Unis. Tout le reste n'est qu'une question d'état d'esprit… Quoiqu'il en soit, la première victoire certaine, un Fw 190, est homologuées par le *1st Lieutenant* Richard Lee du 94th FS le 11 novembre. Le 15, une série de raids débutent avec pour cibles les installations militaires et les infrastructures d'Athènes. La capitale grecque subit ainsi huit attaques en moins d'un mois, plusieurs donnant lieu à des explications plutôt musclées entre les Lightning et les Bf 109 du IV./JG 27 . Lors des deux premières rencontres, les 1st et 82nd FG ne rapportent que deux victoires certaines. Le 6 décembre, le 82nd de retour sur le Pirée fait état de quatre victoires certaines.

Outre les objectifs grecs et italiens, les Lightning interviennent également pendant les dernières semaines de l'année 1943 au-dessus des Balkans et de l'Europe Centrale ! La capitale bulgare Sofia est ainsi le théâtre de plusieurs engagement opposant l'aviation nationale au 82nd FG. Ce dernier affronte alors des Bf 109 G-2 mais également des D.520 livrés à la Bulgarie dans le courant de l'été. La première rencontre se solde le 14 novembre par cinq revendications côté américain pour un seul P-38 abattu. Si les rapports de l'USAAF font état de plusieurs Fw 190 engagés aucun n'est alors présent sur la zone. Dix jours plus tard, lors d'un nouveau raid, deux Bf 109 sont homologués pour un nouveau Lightning qui tombe… en panne de carburant !

Le 10 décembre la correction est plus sévère au moins dans les rapports américains puisque neuf monomoteurs ennemis sont descendus, un P-38 ne rentrant pas en Italie. Le 20, trois appareils sont perdus dans chaque camp. Cette fois ce sont les Bulgares qui se « lâchent » en revendiquant neuf Lockheed. Un de ceux qui tombe effectivement est victime d'un vénérable Dewoitine piloté par Lieutenant Nedelcho Bonchev du 652° *Jato* (6° *Istrebitelen Polk*). Bonchev démontre ce jour-là que la volonté peut tout ! L'approche de Noël et les mauvaises conditions météo vont conduire à un essoufflement des opérations aériennes, comme l'a rapporté Bob Vrilakas : « Ce matin (21 décembre), on s'est levé tôt pour partir à la recherche de quatre de nos avions portés manquants la veille. Apparemment, ils sont rentrés dans un gros nuage d'orage mais ils n'en sont pas ressortis. On en a trouvé un (du 27th FS) crashé au flanc d'une colline. Une seconde épave a été aperçue un peu plus loin par une autre patrouille. Quand nous avons regagné la base, une ambulance a été dirigée sur la

zone. L'équipe médicale est revenue en fin d'après-midi avec de mauvaises nouvelles. Deux de nos gars ainsi que le pilote du 27th ont été tués. Ils laissent deux veuves au pays. Lipowitz est entre la vie et la mort. Il a été conduit à l'hôpital de Tarente. Quelle poisse. Le temps est toujours aussi mauvais et demain on repart sur Belgrade. » Et Vrilakas d'écrire le lendemain : « La mission sur Belgrade a été annulée. On avait à peine 20 mètres de visibilité sur le terrain. Nous sommes allés à Tarente rendre visite à « Lip », mais on ne nous a pas autorisé à le voir. Il est toujours inconscient. Je passe le reste de la journée et celle du lendemain en perm' à Bari. De Retour à Goia (Del Colle) la veille de Noël, j'occupe le temps à ranger mon coin qui en avait bien besoin. Tout le monde est un peu triste et nostalgique ce soir. On a tous le mal du pays. Lipowitz est mort hier. Il n'est jamais sorti du coma. Je suis sur le tableau de service pour demain. Je vais passer Noël au-dessus des Balkans ou peut être de l'Allemagne. Quelle vie ! »,

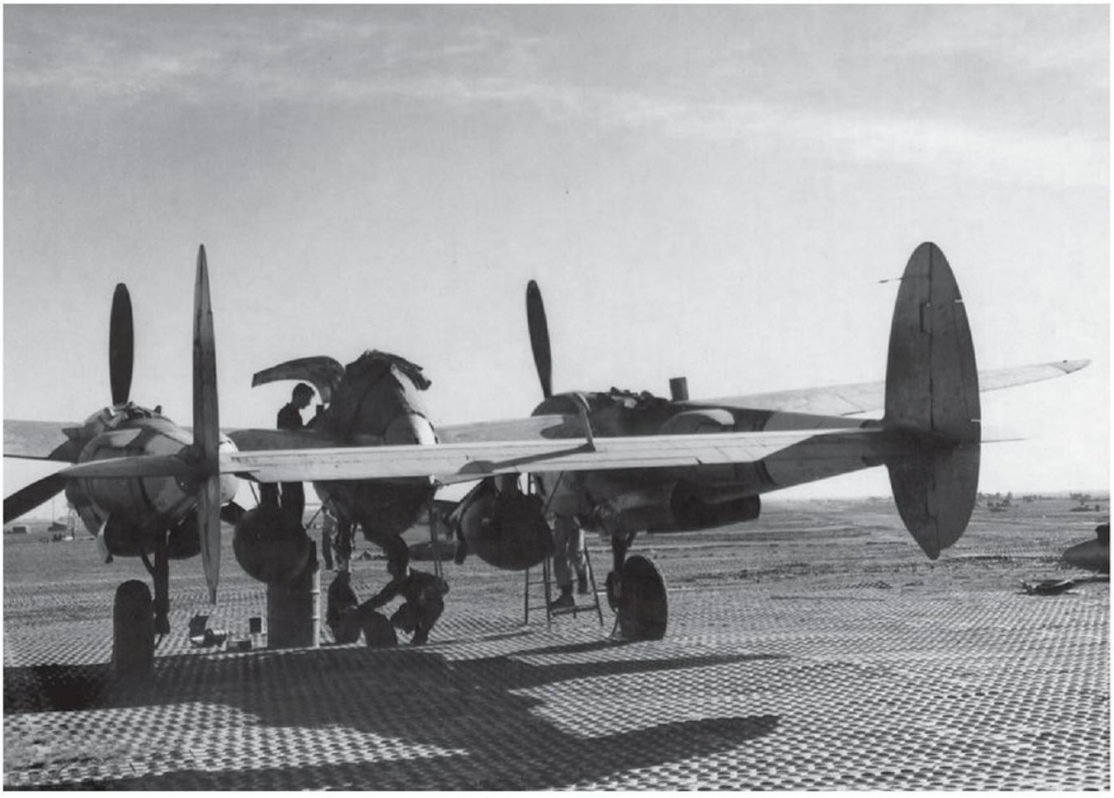
Une des dernières missions de l'année pour le 1st FG a un caractère très particulier. Elle consiste en effet à couvrir une opération de sauvetage conduite au profit de l'équipage d'un C-47 et de son « chargement » d'infirmières ayant atterri en Albanie, après s'être perdus dans le brouillard. Un Wellington était supposé couvrir deux Skytrain venus récupérer les égaré(e)s sur un terrain désaffecté, dont les abords auraient du être sécurisés par les P-38. Finalement les Allemands se sont interposés au sol faisant capoter cette opération combinée. L'exfiltration sera réalisée quelques temps plus tard, par la mer, grâce à la Royal Navy.

À noter qu'en novembre et décembre 1943, les P-38 de la 15th *Air Force* sont aussi intervenus à plusieurs reprises au-dessus de la France. Ces incursions se poursuivront et gagneront en intensité au cours des premier mois de 1944.

« Passage to Marseille »

Contrairement au film de Michael Curtiz, qui sort sur les écrans américains à la même époque, il ne sera pas question ici de B-17 repeints aux couleurs approximatives des FAFL ni de Humphrey Bogart ou des beaux yeux de Michèle Morgan, mais de la vraie guerre. Après qu'une première mission réalisée le 16 novembre 1943, consistant à fournir une couverture aux bombardiers ciblant les aérodromes de la basse vallée du Rhône, se soit révélée infructueuse au moins du point de vue du 14th FG, les P-38 vont devenir abonnés au sud de la France. C'est ainsi que le 28 novembre, une centaine de B-26 du 42nd BG s'envolent pour s'en aller une nouvelle fois visiter le terrain du Vallon, à proximité de Salon de Provence. Le bombardement s'avère impossible, l'objectif étant noyé sous un flot de stratus ! Cependant la chasse ennemie se manifeste. Vers midi, l'escorte composée de 35 P-38 du 1st FG engage au large de Toulon sept Fw 190 décrits comme très agressifs. Les *Lieutenants* Parker et Chase, ainsi que Joseph Boyd rapportent chacun une victoire obtenue lors d'une première passe frontale.

◥ Le P-38 J « Mon Amy » du *Lieutenant* Hatch, héros et survivant de la bataille livrée sur Ploesti le 10 juin 1944.



◀ Montage d'une bombe de 500 livres sous le pylône principal d'un P-38 L de la 15th AAF. Le modèle peut être identifié en raison de la disposition de la ciné mitrailleuse dont l'objectif est ici clairement visible.

▶ Entretien en plein air pour ce « vieux » P-38 H du 71st FG.

Parker obtiendra également la reconnaissance d'un deuxième appareil probablement détruit et d'un troisième endommagé lors du combat tournoyant qui s'ensuit. Six Bf 109 font également une fugitive apparition avant de piquer pour disparaître prudemment dans la brume en direction de Marseille. La 1./JGr Süd consigne deux succès pour la perte de trois de ses Fw 190.

Outre les bombardiers-torpilleurs, les U-Boote représentent une menace constante pour la navigation en Méditerranée. Après Toulon le 24 novembre, Marseille, où la *Kriegsmarine* projette d'établir une base pour ses submersibles, subit le 2 décembre un violent assaut aérien. Le bombardement contrarié par une météo toujours capricieuse est conduit par 118 B-17.

Le raid atteint son objectif. Le chantier du Cap Jantet lourdement frappé ne sera jamais repris. La *Flak* réagit mollement. La chasse en revanche s'interpose en s'en prenant aux B-17 sur le chemin du retour. C'est ainsi que le *Major* Heinz Bär revendique un appareil dans le secteur des Sainte-Marie de la Mer. Il rapporte également la destruction d'un Lightning intervenue trois minutes plus tard dans la même zone. L'escorte assurée par le 14th FG intervient en effet rapidement dispersant la douzaine d'intercepteurs lancée par le *Jagdführer Süd*. La destruction de deux Fw 190 sera ultérieurement portée au crédit des *Lieutenants* Donald Ashmead et John Meidinger tous deux du 48th FS. Si aucun MACR n'est établi par les Américains à l'issue de cette mission, les archives de la Luftwaffe font en revanche état de cinq pertes au combat affectant les 1 et 2./ JGr Süd (1 Fw 190 A-6, 3 Bf 109 F et un G-4).

Il faut attendre plus d'un mois et demi avant de voir de nouveau les « Yippees » se manifester en force au-dessus de la Provence. Le 21 janvier 1944 au petit matin, d'importantes formations s'envolent de la région de Foggia. Il s'agit des B-17 des 97th BG et 301st BG accompagnés par les P-38 des 1st FG et 14th FG. La jonction avec les « lourds » s'effectue au large de la Corse. Le point initial (le pont de Mirabeau) étant atteint, le 97th BG et ses escorteurs du 14th FG virent cap à l'ouest en direction d'Istres. Une minute plus tard, c'est au tour du 301st entraînant dans son sillage le 1st FG de s'engager sur son *Bomb Run* en direction de Salon. Les deux formations qui évoluent à 20 000 pieds à quelques kilomètres l'une de l'autre sont alors prises à partie par une douzaine de chasseurs. Un B-17 est touché mais son pilote parvient à le maintenir en vol. Le 94th FS engage un ennemi très agressif qui bénéficie d'un double avantage, tactique et numérique. L'intervention des P-38 du 27th FS a pour effet de ramener l'équilibre et le pays d'Aix devient le théâtre combat acharné dont le B-17 en difficultés semble constituer l'enjeu. Plus au sud les chasseurs du 48th FS ont également été accrochés par les Allemands basés à Orange. Réussissant à se dégager, ils parviennent à abattre trois Messerschmitt. Le *1st Lieutenant* John MacGuyrt en descend deux, coup sur coup, sur les contreforts du Lubéron. Le *2nd Lieutenant* Wagner parvient à se débarrasser d'un troisième qui s'abat près d'Aix en Provence. À 12h15, le 14th FG se regroupe au-dessus de la Méditerranée et prend le cap retour. Toutefois, les hommes du 1st FG vont devoir encore batailler plus de 25 minutes avant de se débarrasser des Allemands. La réaction du JGr Süd pour courageuse qu'elle soit a abouti à une hécatombe avec six avions descendus et quatre pilotes tués. Les pertes de la chasse alliée se limitent au seul *2nd Lieutenant* David Fisher du 27th FS.

Réalisé dans le cadre de la préparation de l'opération « Shingle » (le débarquement d'Anzio) le raid du 21 visant les bases des bombardiers-torpilleurs de la Luftwaffe doit être réitéré le 27, après que les *Torpedoflieger* se soient manifestés au-dessus de la tête de pont établie sur les plages du Latium. Entretemps, les moyens du *Jagdführer Süd* ont été renforcés dès qu'a été connue la nouvelle du débarquement d'Anzio. En provenance d'Évreux, le I./JG 2 est dépêché dans le sud de la France.

L'arrivée de cette unité expérimentée, dotée d'une quarantaine de Fw 190 et Bf 109 du dernier modèle, est visiblement ignorée par les Alliés, quand ils décident d'une simple réédition à plus grande échelle des raids entrepris la semaine précédente. Les cibles visées, auxquelles est adjoint le terrain de Montpellier-Fréjorgues, sont les mêmes ; le *modus operandi* ne subit pas plus de modification. Tout se passe d'abord comme prévu jusqu'à ce qu'une trentaine de chasseurs allemands coiffent au-dessus de Manosque

les Lightning du 14th FG. Le *1st Lieutenant* Seidman parvient à se débarrasser assez rapidement d'un Bf 109. Un autre vétéran, Norman Jackson du 49th FS, descend un Fw 190 contraignant son pilote à se parachuter. Poursuivant le combat, Jackson endommage un nouvel adversaire identifié comme un Bf 109. Un autre Messerschmitt est également touché par le *1st Lieutenant* Hocke. Cependant la formation du 49th FS complètement disloquée lors de l'engagement a épuisé ses réserves en carburant et munitions, et l'ordre de repli est donné. Un à un, les bimoteurs rompent le combat en piquant vers le sol. Les Allemands ne peuvent pas se lancer à leur poursuite, car ils se trouvent maintenant aux prises avec le 37th FS emmené par le *Lieutenant Colonel* « Obie » Taylor, le commandant du 14th FG, qui parvient à endommager un « 109 ». Son exemple est suivi par les Lieutenants Mathews et Browers qui mettent hors de combat deux monomoteurs supplémentaires. Le baroud des chasseurs du 306th BW n'empêche cependant pas la perte d'un B-17 du 99th FG. Les bombardiers ne sont pas les seuls à avoir été frappés : deux appareils du 49th FS sont en effet abattus et tombent en mer au large de la Ciotat.

Pendant ce temps, se poursuit au-dessus de Salon de Provence, la bataille opposant le 37th FS aux chasseurs de la Luftwaffe. L'action de leur escorte permet aux B-17 d'atteindre leur objectif en étant groupés : 186 tonnes de bombes sont larguées. Virant sur leur cap retour, ils se trouvent confrontés aux attaques de la JG 2. Au terme d'un combat violent et confus, l'USAAF déplore la perte de deux P-38 et d'un B-17. Vingt bombardiers ont subi des dommages divers tandis que les mitrailleurs et l'escorte revendiquent 19 « bandits » descendus, 3 probables et 7 endommagés… soit, en gros, tous l'effectif engagé par la JG 2 ! *Overclaiming*, évidemment. Plus à l'ouest, une seconde force constituée par 68 B-17 appartenant aux 301st BG et 97th BG escortés de 21 P-38 du 1st FG atteint Montpellier, délivrant aussitôt 204 tonnes de bombes sur l'aérodrome de Fréjorgues. La *Flak* parvient à toucher quelques Boeing sans en abattre un seul. Pendant ce temps, les Lightning affrontent durant plus d'une demi-heure une vingtaine de monomoteurs allemands appartenant aux différentes formations du *JGr Süd*. Les Allemands revendiquent deux victoires, un B-17 et un P-38, les Américains, quatre Bf 109 et un Fw 190 endommagé. Après les torpilleurs volants ce sont les *U-Boote* qui vont occuper d'ici peu les bombardiers et leur escorte. Après un raid conduit le 4 février 1944, trois nouveaux sous-marins ont rallié Toulon début mars, et il faut les neutraliser. La mission est confiée au 5th BW qui dépêche le 7 mars sur cet objectif quatre groupes de B-17 escortés par les Lightning du 1st FG.

Frank Lawson, qui pilotait un P-38 H du 27th FS, a décrit cette mission dans ses mémoires : « Notre tâche consistait à escorter les B-17 qui devaient bombarder Toulon. À moins de 10 minutes de l'objectif nous avons été engagés par une grosse formation ennemie comptant 20 ou peut être bien 30 chasseurs. Ils ont essayé de nous déborder pour s'en prendre aux bombardiers. Notre *Leader* du jour le *Lieutenant* Wingrove à probablement descendu un Fw 190. Un autre a sans doute été touché.

◀ Le *2nd Lieutenant* Philip Goldstein du 49th FS. Ayant ostensiblement baptisé son P-38 « Jewboy », Goldstein remporte 3 victoires certaines durant le printemps 1944.

◢ Le *1st Lieutenant* Stanley Lau du 27th FS posant aux commandes de son P-38 J. Entre le 23 avril et le 24 juillet 1944, il remporte 4 victoires homologuées.

Le rapport tactique fait état d'une simple escarmouche mais je conserve de cette bataille un souvenir différent. Ils nous ont harcelé pendant 10 minutes et n'ont décroché qu'à partir du moment la Flak a pris le relais à Toulon. Deux nos pilotes, le *Flight Officier* Delaney et le *Lieutenant* Burgoygne ont provisoirement été portés manquants. Ayant atterri à Ajaccio, ils ont rejoint le groupe dès le lendemain : Delaney aux commandes de son Lightning, Burgoygne comme passager à bord d'un B-17. Le moteur droit de son appareil avait explosé en plein combat causant d'important dommages impossibles à réparer rapidement. »

Bénéficiant de meilleures conditions atmosphériques, les B-24 du 47th BW viennent quatre jours plus tard s'en prendre aux installations portuaires. Le 1st FG est une fois encore mis à contribution. Onze Lightning du 94th FS et huit du 27th FS assurent l'escorte des bombardiers ; ils sont assaillis par le JGr Süd. Les *1st Lieutenants* Brown et Miller se voient chacun reconnaître le bénéfice d'une victoire certaine (un Fw 190 et un Bf 109). Le 94th FS remporte également quatre succès attribués aux *Lieutenants* Lathorpe, Geyman et Lee. Deux P-38 et un Liberator sont revendiqués par les Allemands. Si aucun chasseur n'est perdu, en revanche, un B-24 H est effectivement victime des *Jagdfliegern*. La 15th AAF délaisse alors la France pendant quelques semaines pour s'en retourner à ses fondamentaux : Sofia, Budapest mais aussi Steyr et désormais un coin sinistre de Roumanie : Ploesti. L'Italie du nord est également visée dans le cadre de l'opération « Strangle » qui prépare la libération de Rome

Avril, un mois violent...

Alors que l'hiver moribond expire lentement, le 306th BW aligne toujours les trois mêmes groupes de chasse volant maintenant sur P-38 H et J qui constituent son bras armé. Les P47 du 325th FG ne peuvent rivaliser avec eux en termes d'autonomie. La transformation du 31st FG sur P-51 étant encore loin d'être achevée restent donc les seuls « Yippees » pour faire le boulot.

◤ Décollage de P-38 J basés en Grande Bretagne pour une mission au-dessus du continent.

▼ Un P-38 J-15-IO du 55th FG dans sa livrée « D-Day » on note sur les dérives les nouvelles marques de l'unité.

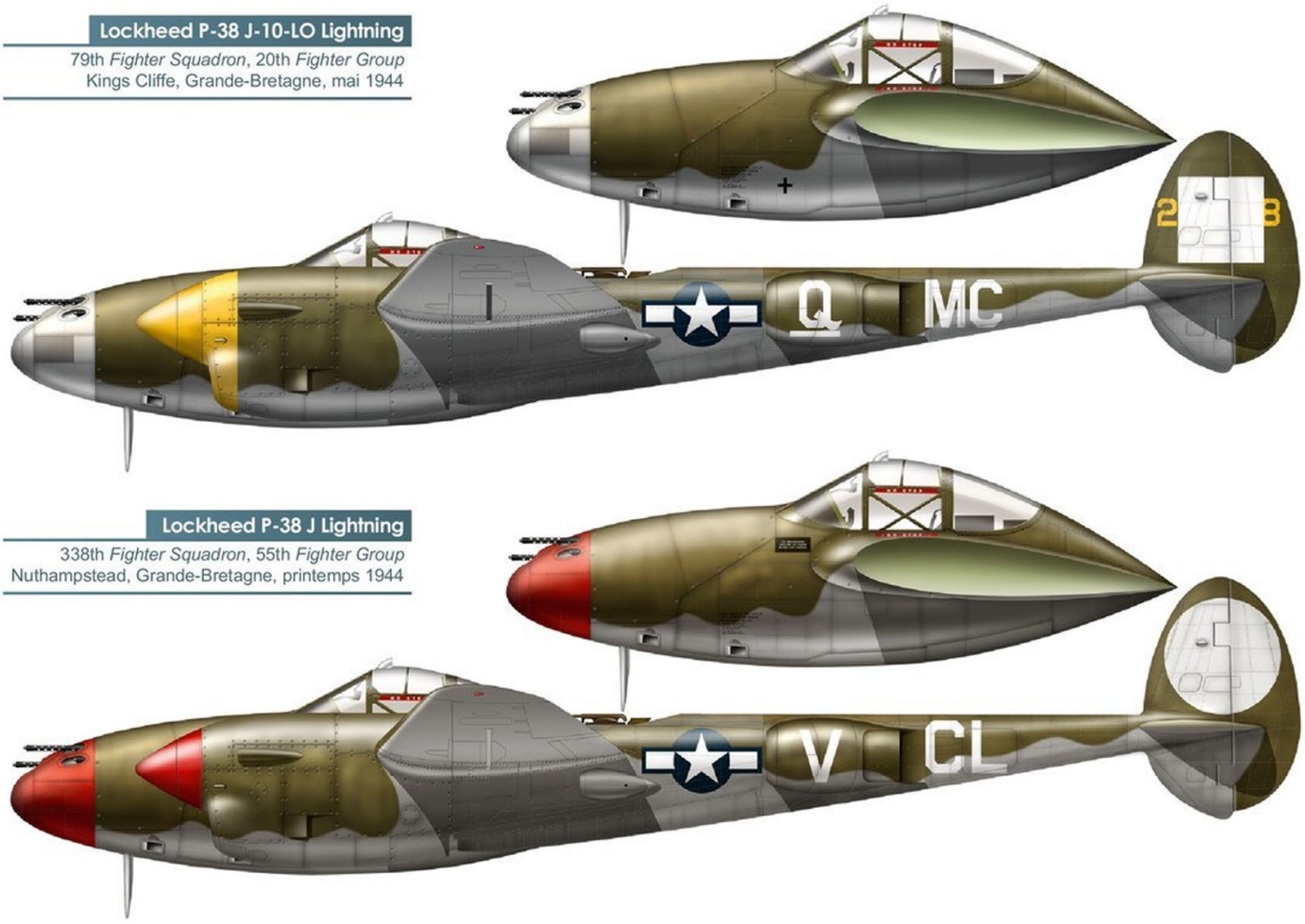
Les P-38 J arrivés par bateau des États-Unis sont débarqués à Casablanca. Livrés à un rythme soutenu, ils sont pris en compte par des pilotes envoyés au Maroc par chacun des groupes de combat. Ramenés en vol jusqu'en Italie, ces avions transforment peu à peu l'aspect même des différents *Fighter Groups*. C'est ainsi que les parkings

de Salsola, Triolo et Vincenzo sont bientôt encombrés par un nombre croissant de nouveaux modèles, donnant ainsi un « coup de vieux » aux P-38 H. Ces derniers avaient été rétrocédés par les groupes de la 8th AAF basés en Angleterre. Arrivés en unité au début de l'année, ils sont revêtus de la classique livrée *Olive Drab*. Souvent fatiguée, la peinture s'y écaille en maints endroits particulièrement fréquentés sur les ailes et les fuselages. Certains appareils portent des traces de combats sommairement réparées. Tous dégagent une odeur particulière où se mélangent des remugles de poudre, d'huile chaude, d'essence à haut indice d'octane et de sueur ! Les P-38 J sont issus de la série 15 LO : sortant des chaînes d'assemblage, ils sont dépourvus de tout camouflage et resplendissent dans leur fini alu. Il va sans dire que ces appareils « *silver* » sont très recherchés. Au mois d'avril 1944, les formations de chasseurs du 306th BW sont donc des formations mixtes où le neuf côtoie l'ancien ! Un printemps précoce et clément va donner l'occasion à l'aviation alliée de lancer de vastes opérations aériennes. Par nature, la 15th AAF est dans le sud de l'Europe le vecteur principal de cette offensive qui vise le cœur industriel des puissances de l'Axe. Le 26 mars, une escorte conduite sur Steyr (Autriche) débouche sur un accrochage sévère au terme duquel le 82nd FG engrange cinq nouvelles victoires sans perte de son côté. Trois autres sont rapportées le surlendemain au-dessus de Ferrara mais, cette fois, un P-38 est abattu par des pilotes italiens de l'ANR (*1° Gruppo de Caccia*). Le jour suivant le 1st FG s'accroche dans le secteur de Padoue avec la JG 53. Le résultat est le même que celui enregistré la veille : 3 à 1 pour l'USAAF. Le 14th FG, lors d'une mission sur Milan, s'explique avec le 1° *Gruppo de Caccia* de nouveau sur la brèche. Le résultat est cette fois plus équilibré avec un 2 contre 1 en faveur des Américains.

Le 30, les trois groupes de Lightning sont représentés pour un grand «show» offert par la 15th AAF aux Bulgares (qui sans doute s'en seraient bien passés) : 13 victoires « certaines » sont revendiquées sur des « Me 109 » et des Fw 190 (toujours aussi absents du ciel de Sofia !). La prime du jour revient aux pilotes du 1st FG qui ont visiblement potassé les manuels d'identification : ils parviennent désormais à reconnaître un D.520 quand ils en rencontrent un. Or, ce jour-là, ils en croisent plusieurs dont une demi-douzaine tombe sous leurs coups. Malgré les revendications ennemies aucun P-38 n'est perdu au combat.

Le mois d'avril débute le 2 par un raid sur Steyr. La Luftwaffe réagit en envoyant au-devant des formations de l'USAAF ses chasseurs monomoteurs et bimoteurs. Les trois groupes de P-38 engagés successivement revendiquent la destruction de 14 Bf 109, 3 Fw 190, 16 Bf 110 et Me 210 (en fait 410) et un Re.2001 (pour une fois un « vrai » Fw 190 !). Des triplés sont portés au crédit du *2nd Lieutenant* John Lindstrom du 48th FS et du *Captain* Ralph Thiessen du 94th FS. En face les JG 27 et 53 font état de quatre succès, la ZG 1 d'un seul. Même si un résultat de 35 à 5 peut paraître sévère pour les Allemands, qui n'ont sans doute pas perdu autant d'appareils que tous ceux homologués par leurs adversaires, ceux-ci ne déplorent aucune perte. Une vingtaine de quadrimoteurs sont toutefois victimes des défenses (*Flak* et *Jadfliegern* confondus).

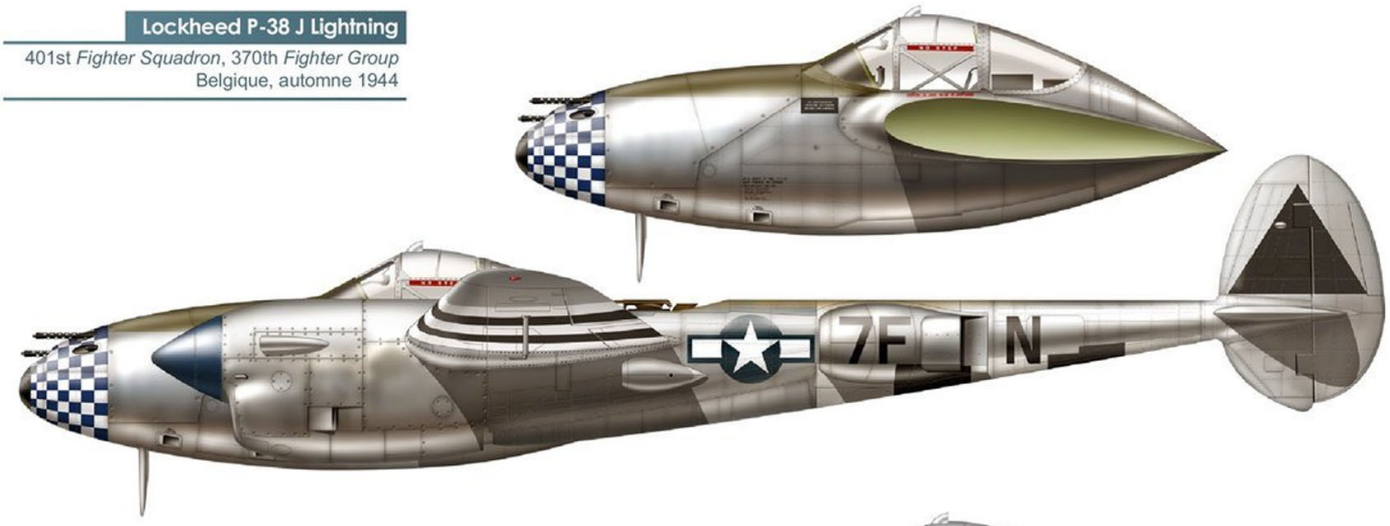
Ce succès obtenu contre la Luftwaffe se double d'un autre remporté le lendemain face à l'aviation Hongroise, dont les Bf 109, Me 210 et Héja II se font tailler en pièces. Deux autres raids entrepris contre les sites industriels du pays les 13 et 15 avril alourdissent l'addition. En fin de compte, les unités dotées de Lightning font état de 36 succès acquis au détriment d'un adversaire courageux mais dépassé. La chasse magyare rapporte de son côté un total de 12 victoires réduit ultérieurement à six, parmi lesquelles ne figure aucun « deux queues » ! Ces résultats marquent l'apogée de la carrière du P-38 en Méditerranée au moins dans son rôle d'escorteur à long rayon d'action. Une troisième génération d'as après ceux de Tunisie et d'Italie est en train d'émerger.



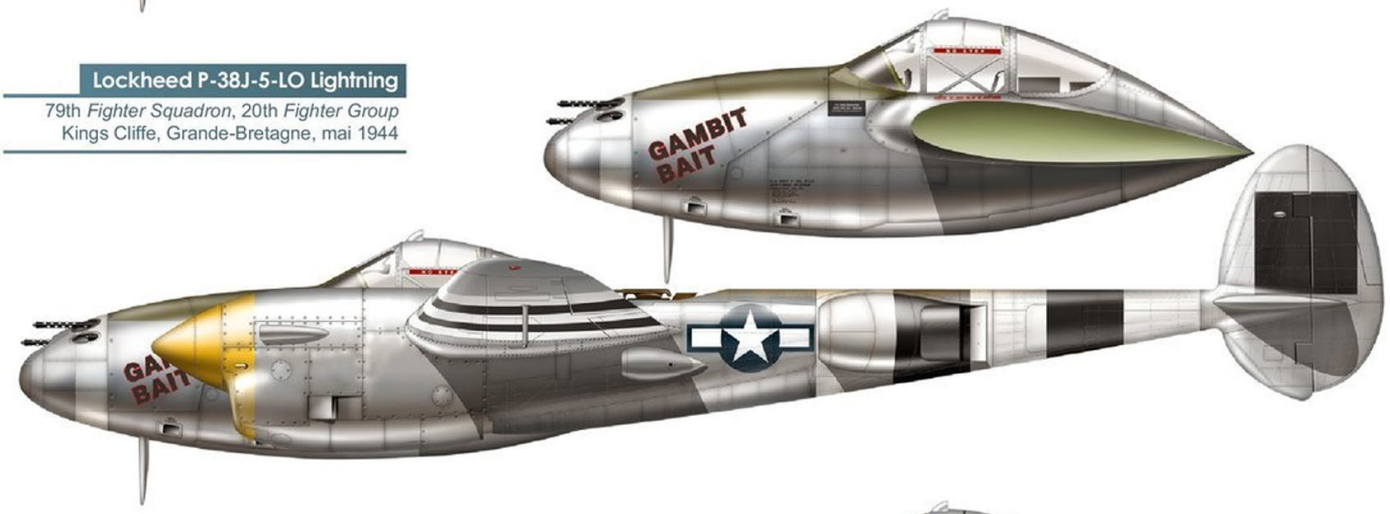
Lockheed P-38 J-10-LO Lightning
79th *Fighter Squadron*, 20th *Fighter Group*
Kings Cliffe, Grande-Bretagne, mai 1944

Lockheed P-38 J Lightning
338th *Fighter Squadron*, 55th *Fighter Group*
Nuthampstead, Grande-Bretagne, printemps 1944

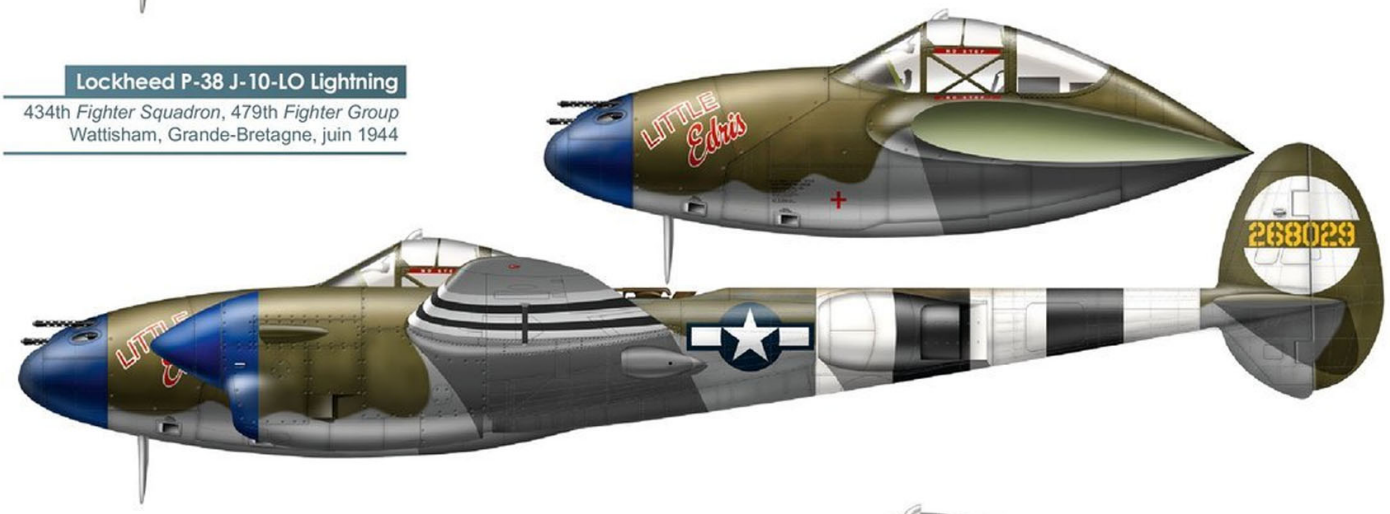
Lockheed P-38 J Lightning
401st *Fighter Squadron*, 370th *Fighter Group*
Belgique, automne 1944



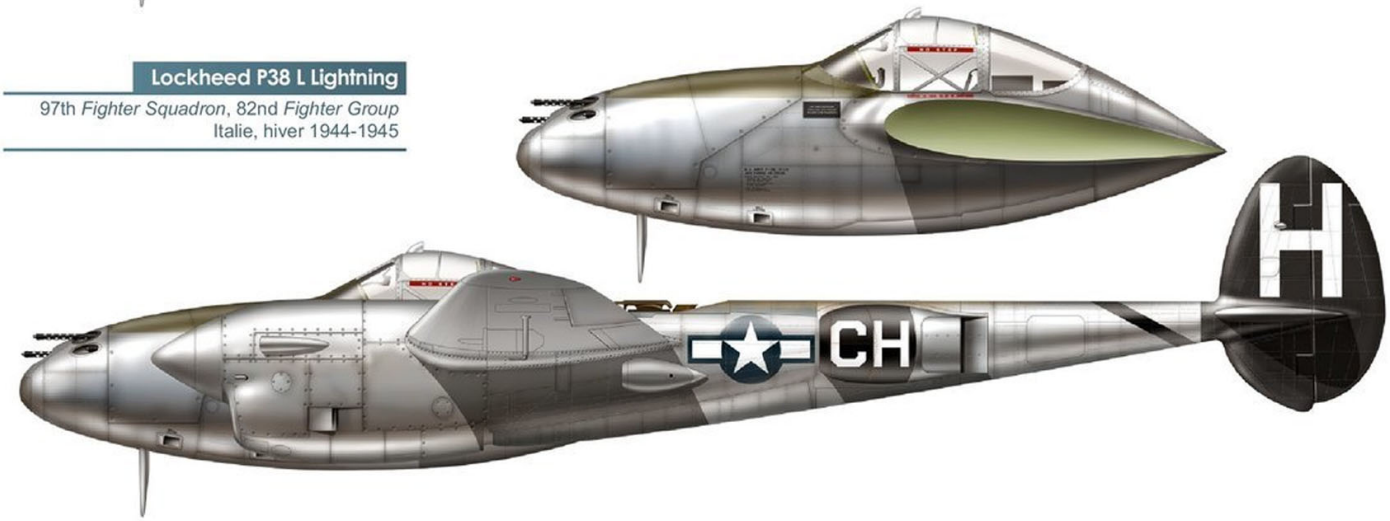
Lockheed P-38J-5-LO Lightning
79th *Fighter Squadron*, 20th *Fighter Group*
Kings Cliffe, Grande-Bretagne, mai 1944



Lockheed P-38 J-10-LO Lightning
434th *Fighter Squadron*, 479th *Fighter Group*
Wattisham, Grande-Bretagne, juin 1944

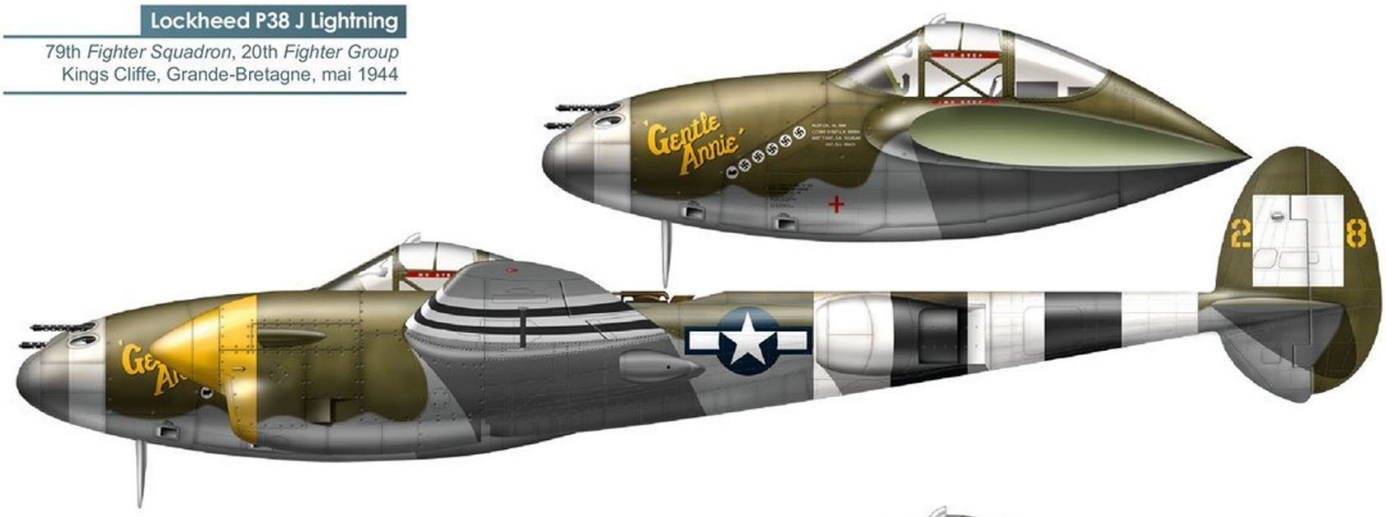


Lockheed P38 L Lightning
97th *Fighter Squadron*, 82nd *Fighter Group*
Italie, hiver 1944-1945



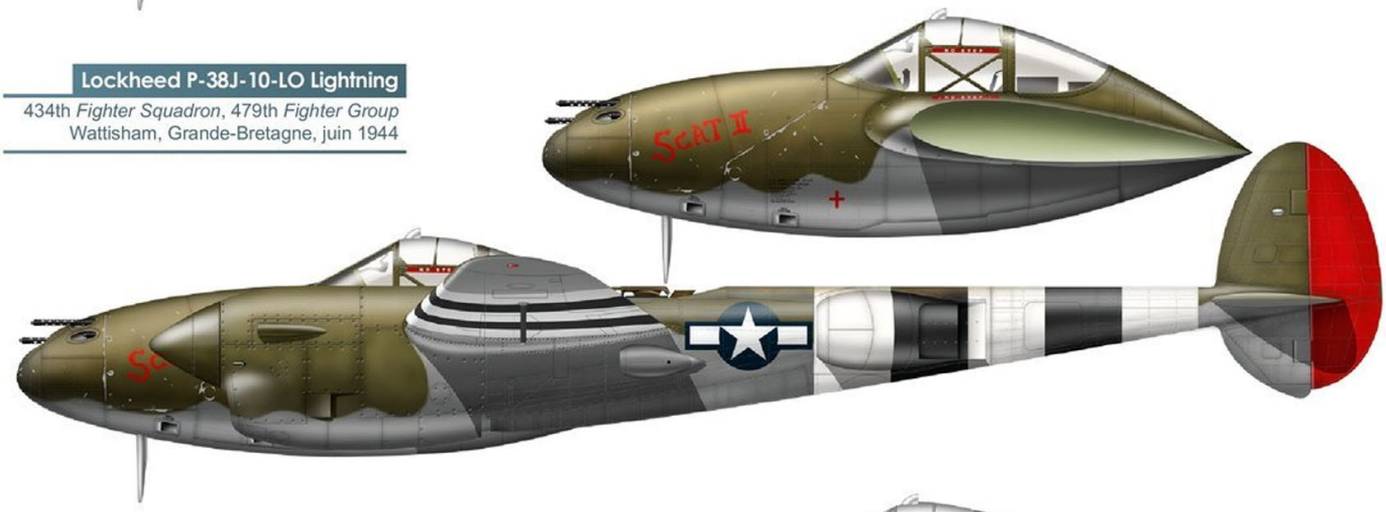
Lockheed P38 J Lightning

79th *Fighter Squadron*, 20th *Fighter Group*
Kings Cliffe, Grande-Bretagne, mai 1944



Lockheed P-38J-10-LO Lightning

434th *Fighter Squadron*, 479th *Fighter Group*
Wattisham, Grande-Bretagne, juin 1944

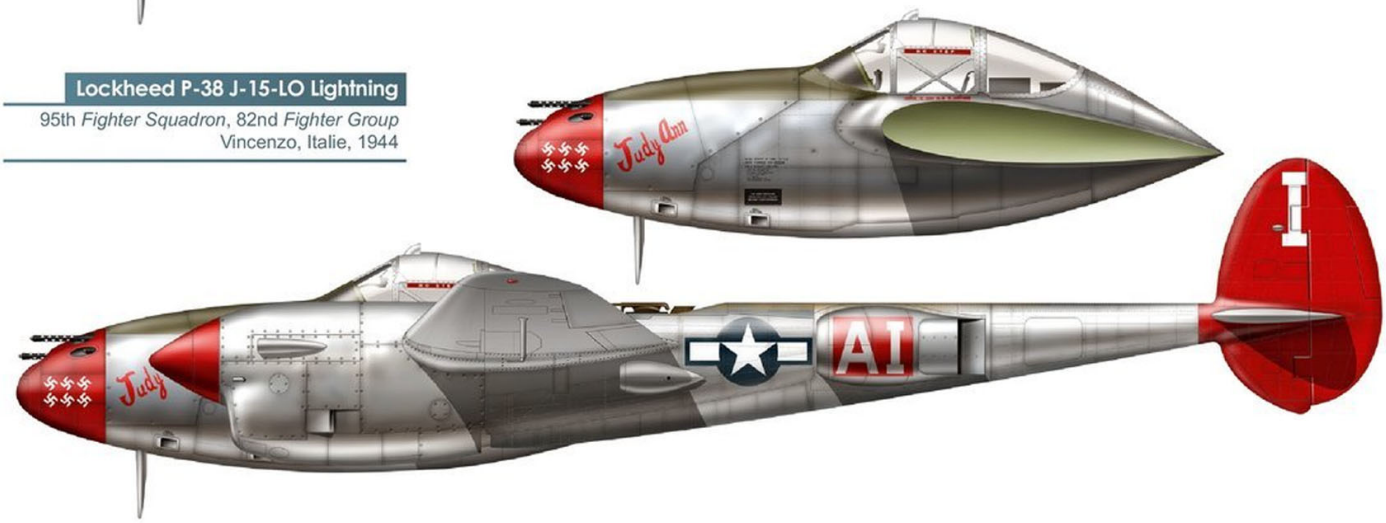


Lockheed P-38 J-15-LO Lightning

97th *Fighter Squadron*, 82nd *Fighter Group*
Vincenzo, Italie, 1944

Lockheed P-38 J-15-LO Lightning

95th *Fighter Squadron*, 82nd *Fighter Group*
Vincenzo, Italie, 1944



◤ & ▲ Le *Captain* Jack Ilfrey (20th FG) devant son P-38 J « Happy Jack's Go Buggy ». Le même dans ses habits de clandestin. Après avoir été abattu au-dessus de la France occupée le 13 juin 1944, il parvient à rallier les lignes alliées une semaine plus tard.

(Bad Vöslau, Schwechat, Wiener Neustadt) établies en Autriche. Deux B-17 et onze B-24 ne rentrent pas (soit 2 % de l'effectif engagé) ainsi que troisP-51. Les P-38 s'en sortent indemnes. Ils font état 11 succès, la plupart au crédit du 1st FG, mais ils sont battus sur le fil par les Mustang pourtant bien moins nombreux qui eux en sont à 12 ! En fait cette bataille qui a opposé à l'aller comme au retour la 15th AAF presque au grand complet aux forces aériennes hongroise, croate et allemande a été d'une intensité exceptionnelle et d'une durée peu courante. Débutée vers 11h30 avec les premières escarmouches, elle ne se terminera que vers 16h00 après que les différents *Groups* du 306th FW assurant la protection

Avant de rentrer au pays, Bill Leverette tire sa révérence en abattant son 11e et dernier adversaire le 12 avril ; déjà la relève apparaît : le *2nd Lieutenant* Thomas Moloney obtient une première homologation le 24 mars tandis qu'au sein du même 27th FS Philip Torvea fait de même le 31 mai. Michael Bezas du 48th FS ouvre quant à lui son tableau de chasse le 8 juillet 1944 pour le clore un mois et demi plus tard en tête du palmarès des pilotes de Lightning de la 15th AAF avec douze succès homologués. Le 17 avril les P-51 B/C du 31st FG entrent dans la danse au-dessus de Sofia partageant les points avec les « 38 » du 82nd FG et les «Jug » du 325th FG. Le 21, sur Ploesti, ils remportent 17 victoires tandis que le compteur du 14th FG reste bloqué à neuf. Deux jours plus tard, Mustang et Lightning se retrouvent pour assurer de concert la protection des 956 B-17 et B-24 qui s'en prennent aux industries aéronautiques

▲ Les P-38 ont la peau dure, comme l'illustre ce J du 55th FG rentré à la base malgré les dommages subis.

des bombardiers aient été engagés tour à tour. Pour la *Jagdwaffe* le constat est amer. Les JG 27 et ZG 76 a été balayées tandis que la production des Me 262 à Wiener Neustadt et des He 219 à Schwechat se trouve désorganisée.

Un raid d'une même ampleur est conduit une semaine plus tard (29 avril) contre les installations du port de Toulon (573 bombardiers lourds) qui larguent sur seule cible plus de 1 300 tonnes de bombes (soit davantage que sur l'ensemble des objectifs autrichiens visés le 23). Le JGr Süd et le I./JG 2 tentent de s'opposer à cette déferlante mais les P-38 et les Mustang qui se relaient au-dessus de la citée varoise assurent aux quadrimoteurs une protection quasi infranchissable. Aucun bombardier ne sera perdu à la chasse. Venant en avant-garde, le 1st FG rapporte 7 victoires auxquelles ils convient d'ajouter une supplémentaire portée au crédit du *Major* Hubert Philip commandant le dispositif. Le 31st FG fait état de quatre Bf 109 descendus mais il perd un P-51 dans la bataille.

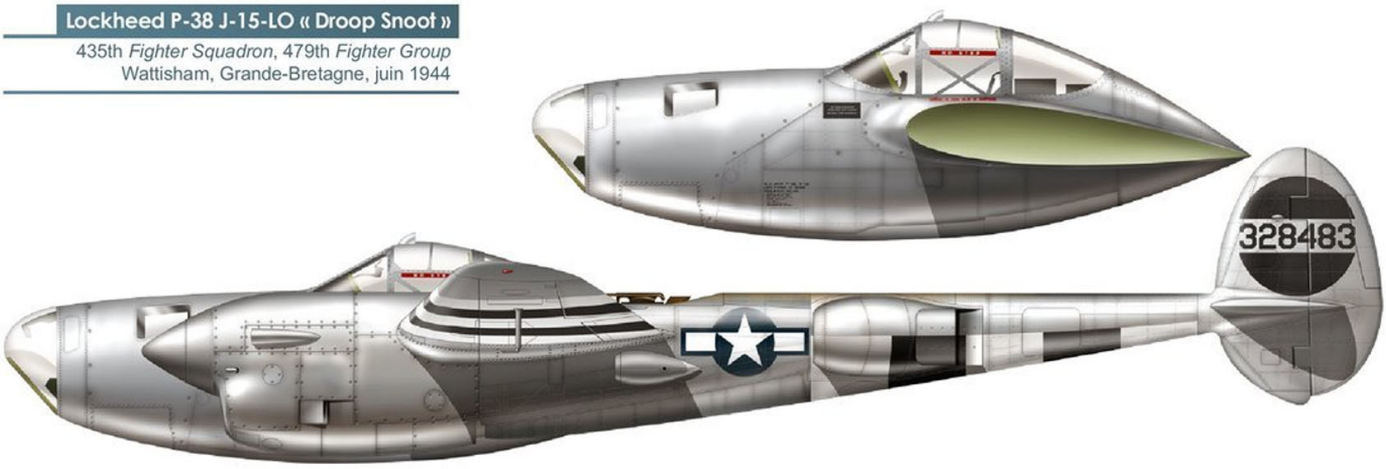
Malgré les revendications allemandes, le seul P-38 disparu en mission ce jour-là dans cette zone est un appareil de reconnaissance, un F-5A de l'armée de l'Air piloté par le lieutenant Raoul Agliany.

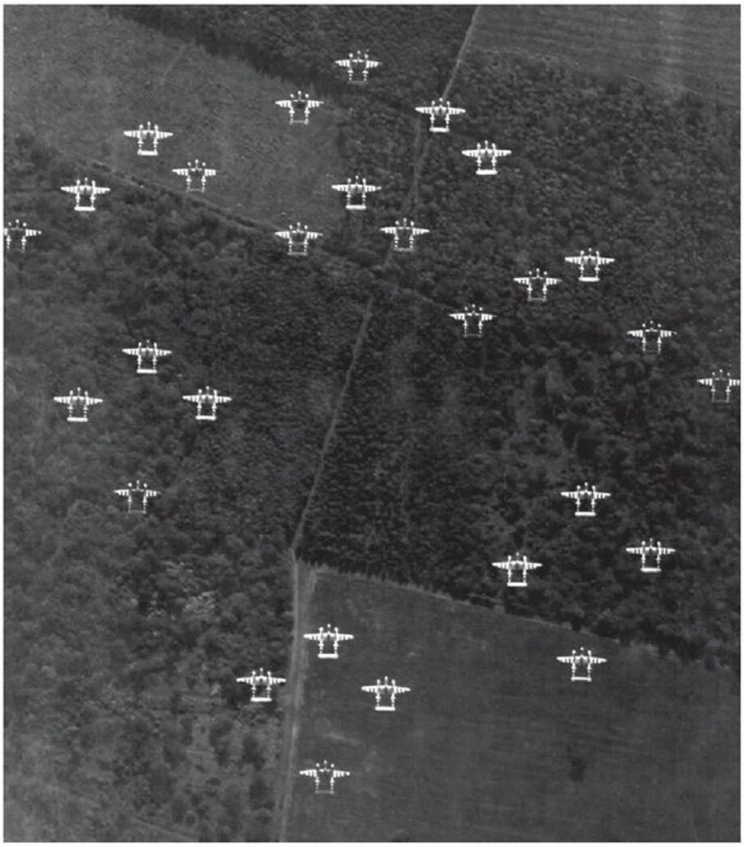
Il y aura encore des escortes à l'ancienne, mais désormais le Mustang tient les premiers rôles. Les 52nd et 325th FG en sont rééquipés et l'étrennent au combat en mai, le 332nd FG devenant opérationnel à la fin du mois suivant. Dans un même temps le 306 BW devient enfin un *Fighter Wing*. Il regroupe sous le commandement du *Brigadier General* Taylor l'ensemble des P-51. Les P-38 sont relégués à part sous l'égide d'un nouveaux 305th FW.

À cette époque, dix groupes de Lightning font face à la Luftwaffe. Quatre agissent sous les couleurs de la 8th AAF et trois respectivement sous celles des 9th AAF et 15th AAF. Toutes ces unités vont alors multiplier les sorties en configuration chasseurs-bombardier afin d'ouvrir la voie aux armées alliées dont les débarquements se profilent en France.

◣ Quelques jours après « Overlord », les P-38 continuent à œuvrer comme des « loco's busters ».

Lockheed P-38 J-15-LO « Droop Snoot »
435th *Fighter Squadron*, 479th *Fighter Group*
Wattisham, Grande-Bretagne, juin 1944





Droop Snoots et Loco Busters

Alors qu'un printemps de ruines fleurit sur le continent, 800 Lightning abandonnent les hautes altitudes pour venir du nord au sud de l'Europe rechercher l'ennemi au ras du sol. Où qu'il se trouve et quelle que soit sa forme : du cycliste au destroyer, du dépôt pétrolier à la base aérienne, du radar Freya à la *Kriegslocomotiv* de la Reichsbahn, tout est bon à détruire pour ces « démons ailés » !

Au début de 1944, les Alliés concentrent face au Mur de l'Atlantique d'imposantes forces aériennes afin d'en saper les fondations et d'entraîner l'effondrement de la « Forteresse Europe ». Si foncer dans le tas à hauteur d'arbres constitue la base du métier pour les 367th, 370th et 374th FG de la 9th AAF, le pas à franchir pour les « purs chasseurs » de la 8th Air Force représente une autre affaire ! L'évolution vers ces tâches nouvelles à caractère tactique ne se fera donc pas d'un seul coup mais par petites touches pour les vétérans des 20th et 55th FG, comme pour les nouveaux venus des 364th et 479th FG.

C'est ce que traduit ce rapport daté du 25 mai 1944 établi par le *Captain* Terrence Williams du 20th FG : « Parvenu dans la région de Bruxelles notre chef de groupe nous a ordonnés de descendre au ras du sol et de nous mettre en chasse d'objectifs d'opportunité tandis qu'une partie de nos forces demeurait en protection rapprochée des bombardiers. Dans la manœuvre, j'ai perdu le contact avec le reste de ma patrouille et c'est en la recherchant que j'ai ouvert le feu sur une moto ennemie. Pendant ce temps, Les *Lieutenants* Gjolme, Arthaud

et McCully ont attaqués des cibles ferroviaires détruisant une locomotive et en endommageant une autre. Plus loin Arthaud a réussi à stopper un convoi et à détruire un emplacement de DCA. Bien que volant aux commandes d'un appareil endommagé McCully est également parvenu à mettre hors service sa seconde locomotive de la journée. Gese s'est payé un camion et un nid de mitrailleuses repérés sur la route principale conduisant de Bruxelles à Gant. Le *Captain* Gilberson, après avoir endommagé une petite machine de manœuvre dans une gare, a mitraillé un véhicule de commandement surpris à découvert. »

Après en avoir fini avec la mission d'escorte, les 55th et 77th FS se lancent eux aussi dans une traque aux matériel roulants des chemins de fer belges. Une nouvelle motrice est détruite et plusieurs sont endommagées ainsi que divers équipements, wagons, emplacement de DCA et véhicules. Aucun chasseur allemand ne viendra troubler leur rodéo mortel.

Cependant, le chasse à la loco n'est pas un sport sans danger. Trois semaines plus tard, alors qu'il en est devenu un adepte, le *Captain* Williams est abattu près d'Eindhoven. Il passera les 11 mois suivant en captivité. D'autres, nombreux, n'auront pas cette chance. Outre les trains, les P-38 s'en prennent également aux aérodromes. Ils y commettent des dégâts mais y laissent aussi des plumes. C'est le cas du 364th FG qui le 25 mai (encore) perd successivement six de ses appareils lors d'une mission présentée lors du briefing comme une promenade de santé au-dessus de la France. Les trois premiers sont victimes de la *Flak* protégeant le terrain de Châteaudun ; les trois derniers tombent sous les coups des Fw 190 du I./JG 2. Le 15 juin 1944, ceux de la 15th AAF perdent également cinq des leurs dans une tentative mal conçue pour éradiquer la menace constituée par les *Torpedofliegern* opérant depuis les terrains d'Orange et de Valence. La seule satisfaction qu'ils peuvent tirer de leur périple se résume aux résultats encore plus calamiteux des Mustang des 31st FG et 325th FG engagés sur Salon et Istres, et qui laissent huit appareils sur le carreau, le tout pour des résultats dérisoires !

Il faut attendre la déroute allemande au milieu de l'été pour voir des ratissages d'aérodromes devenir enfin fructueux. Le 367th FG pourra ainsi se prévaloir le 25 août de la destruction de 16 Ju 52 surpris à Dijon, tandis que le 479th FG, une semaine auparavant, avait fait le ménage brutalement à Nancy-Essey en laissant des dizaines de carcasses fumantes à l'issue de son passage : 40 sera le chiffre retenu après analyse des rapports de mission.

Cependant si à Bari on éprouve encore une certaine inclinaison pour les attaques en piqué en Angleterre on préfère le vol de groupe et la saturation pour traiter les ouvrages d'art comme l'évoque William Dubose, *2nd Lieutenant* au 55th FG : « C'était une magnifique journée. Nous survolions la campagne française verdoyante. Nous étions 48 et notre tâche consistait à placer deux bombes de 1 000 livres retardées à 11 secondes sur un pont de chemin de fer enjambant la Somme près de Péronne.

◀ P-38 des 8th et 9th AAF revêtus des bandes dites d'invasion. Ici une imposante formation du 20th FG (77th FS).

◣ P-38 J « Sky Cow Boy » du 20th FG. On note les missions de couverture représentées par des parapluies et les deux victoires du pilote, le *1st Lieutenant* Walker L Whiteside. Celui-ci trouvera la mort le 6 août 1944 à bord d'un P-51.

◢ « Butch » est un P-38 J-15-LO du 364th FG.

Nous devions nous présenter sur la cible par section et bombarder en vol rasant. Le largage devait être effectué au moment où le tablier était aligné dans notre viseur ; nous devions ensuite effectuer une chandelle en virant par la gauche car sur la droite les Allemands avaient établi une piste d'aviation ! Quand avec le *Captain* Don Penn nous sommes descendus à notre tour pour nous aligner dans l'axe, nous pouvions voir des civils français qui depuis les berges nous faisaient des signes d'encouragement. Nos attaques étaient cadencées toute les dix secondes. La paire qui précédait venait de manquer la cible en larguant trop court et avant que j'ai eu le temps de réfléchir toute l'eau soulevée par l'explosion de leurs bombes m'est retombée dessus. J'ai pu garder le contrôle. Don à lâché sa première M-65. J'ai compris qu'il voulait se réserver l'autre pour un second passage je me suis dépêché de tripoter le commutateur pour essayer de faire comme lui quand j'ai été touché. Un tir croisé parfait. Mon avion a encaissé des impacts sur les ailes et les moteurs. J'ai riposté par réflexe et j'ai largué mes bombes mais c'était trop tard. Mon zinc était en feu et Don s'époumonait à la radio pour que je saute. Le poste de pilotage était rempli de fumée. J'ai largué la verrière et je me suis dégagé comme j'ai pu. Après quelques secondes, j'ai ouvert mon parachute ; plus bas, je voyais mon Lightning brûler dans un champ.»

Afin d'améliorer les performances des monoplaces en matière de bombardement plusieurs unités de P-38 se trouvent progressivement dotées de quelques exemplaires de la version leader biplace à nez vitrée dite « *Droop Snoot* ». Les premiers à percevoir ces nouveaux appareils sont les 20th et 55th FG. En Méditerranée le 82nd FG en reçoit un peu plus tard. L'idée qui a prévalu à la réalisation d'un tel « nez court » est que doté d'un viseur opéré par un bombardier entraîné, celui-ci prendra l'initiative du largage alors que les autres, à nez ordinaire, pratiqueront à l'imitation. La traduction opérationnelle du concept se révèle assez délicate. Le 11 avril le 55th FG qui teste le nouveau matériel en condition de combat ne peut trouver son objectif, Saint-Dizier, à cause d'une météo défavorable. Le *Colonel* Jenkins, chef charismatique du groupe depuis ses débuts, décide alors de se rabattre sur le terrain de Coulommiers qui est bombardé. Après quoi les chasseurs descendent effectuer un strafing des installations. Victime de la DCA, Jenkins doit se poser en catastrophe et est fait prisonnier!

Ce revers n'est rien cependant en comparaison ce celui subit deux mois plus tard jour pour jour par la 15th AAF au-dessus de Ploesti. Certes, le P-38 est un bimoteur qui dispose d'une charge utile voisine de celle d'un B-25 avec le rayon d'action d'un B-17, mais ce n'est pas un bombardier ! Le 10 juin 1944, ignorant cette évidence, l'état-major du *General* Twining dépêche au-dessus du complexe pétrochimique roumain une centaine de P-38, dont une partie doit attaquer en piqué la raffinerie « Romana Americana ». Forte d'une importante charge symbolique, celle-ci résiste en effet depuis près d'un an aux attaques de l'USAAF.

En pratique 48 Lightning du 1st FG couvrent 46 de leur congénères « bombardiers » du 82nd FG. Ces derniers sont lestés sous l'aile gauche d'une M-65 de 1 000 livres et sous leur aile droite d'un bidon largable de 310 US *Gallons* nécessaire pour réaliser un trajet aller-retour de plus de 2 000 km.

Cependant rien ne se passe comme prévu : à l'approche du complexe ennemi, les Américains qui évoluent à basse altitude vont se faire cueillir par des défenses réputées à juste titre parmi les meilleures d'Europe.

Assaillis à la fois par des Bf 109 G du *Grupul 7* (vétéran du front de l'est) qui les empêchent de se dégager dans le plan vertical, les Lightning de l'escorte s'expliquent avec les IAR 81 C du *Grupul 6*. Dans cette configuration particulière, l'avion roumain piloté par des aviateurs expérimentés emmenés par le *Capitan Aviator* Dan Vizanty s'avère un redoutable adversaire. Le 71st FG laisse 8 de ses Lightning en pays valaque soit 50 % de l'effectif engagé ce jour-là. À ceux-là viennent s'en ajouter six appartenant aux autres *Squadrons* du 1st FG. Le 82nd FG de son côté en perd 9. « D'un coup le ciel nous est tombé sur la tête » se souvient le *Captain* Willisie du 96th FS, « il y avait des Messerschmitt et de la Flak partout. »

Finalement, seuls 24 bimoteurs parviennent à bombarder la cible assignée en ne lui causant que des dommages insignifiants. Le bilan de cette mission, présentée comme la pire de toute celle conduite par des chasseurs ou des chasseurs-bombardiers de l'USAAF durant la Seconde Guerre Mondiale est rapidement établi : 25% de pertes pour une cible superficiellement atteinte. Les forces germano-roumaines aux ordres de l'*Oberst* Neumann font état de 51 victoires, les Américains de 33. Dans la réalité ces chiffres sont de 23 et 14. Herbert Hatch se voit accorder le bénéfice de cinq victoires homologuées (les seules du 71st FS) et devient donc un as. Dan Vizanty s'adjuge trois Lightning abondant d'autant son palmarès personnel qui s'établit désormais à 18.

Du point de vue des pertes, il y a eu lors de la guerre des missions encore plus meurtrières pour la chasse américaine : le 1er juin 1945, 27 P-51 sont ainsi perdus victimes d'une tempête au cours d'une mission dans le Pacifique (26 pilotes disparus). Étrennant au combat ses Spitfire *Mk. IX*, le No. 133 (Eagle) *Squadron* enregistre pour sa part, le 26 septembre 1942, 100 % de pertes lors d'une mission sur la Bretagne ! Autre exemple : le 4 mars 1944, le 363rd FG doté de Mustang enregistre un taux de 31 %, alors que sur Ploesti le 1st FG « limite » (si l'on peut dire !) le sien à 29 %. Reste que cette bataille du 10 juin 1944 tient une place noire

dans l'histoire du P-38 ! C'est sur ce constat que se s'achève la transformation du P-38 en un vrai chasseur-bombardier. La suite s'écrira avec un grand « L ».

L'enclume et le marteau

Il peut paraître incongru de parler d'hiver six mois avant le solstice marquant le seuil de la saison froide mais celle-ci commence pour le Lightning au cœur plein été avec l'avènement des séries L. Il correspond en effet au déclin inexorable du nombre d'unités dotées de P-38 au sein des 8th et 9th AAF. La 15th en revanche résiste et demeurera jusqu'au bout fidèle à ses « Yippees ».
Chacun le sait, cette période est marquée par le *D-Day* en Normandie. Cependant ce que l'on sait moins en général, c'est que ce débarquement a été doublé deux mois plus tard par un autre très réussi, réalisé sur les côtes varoises et qui s'est finalement révélé d'un point de vue logistique indispensable à la réussite du premier et à la libération rapide de la presque totalité du territoire français.
En Normandie, la participation duP-38 a été visible et spectaculaire mais peu déterminante, il en sera différemment en Provence, où sa présence tout aussi emblématique a pesé sur les combats. S'agissant de l'opération « Overlord », le P-38 est réservé aux missions à basse altitude au profit de la flotte puis des troupes débarquées. Ces missions ne donnent lieu qu'à des attaques sporadiques sur des objectifs d'opportunité, convois routiers ou ferroviaires, points de résistance, ouvrages d'infrastructure. Dans le cadre de « Dragoon », le débarquement en Provence, la participation des « Yippees » de la 15th AAF est plus massive et plus déterminante. Dès le 12 août 1944, les 1st FG et 14th FG sont pour l'essentiel desserrés sur le terrain d'Aghione, une base avancée établie sur la côte orientale de la Corse. Ils y seront chargés des missions d'interdiction à longue distance puisque leur rayon d'action les autorise à voler jusqu'à Toulouse ou Lyon. En réalité, ils pourraient même aller beaucoup plus loin, mais au-delà de la ligne imaginaire qui relie Bordeaux à la capitale des Gaules, les « nordistes » de la 9th AAF et du 2nd TAF ont la main!
Demeuré en Italie, le 82nd FG effectue de son côté des missions d'escorte au profit des bombardiers, mais aussi des C-47 chargés de l'opération aéroportée prévue. Il se livre en outre en préalable au débarquement lui-même à des actions de harcèlement visant des bases et des stations radar ennemies qualifiées de « *Special Targets* ». Ces objectifs spéciaux occuperont également les « Corses » mis à la disposition des MATAF (*Mediterranean Allied Tactical Air Forces*). Ils participent en outre à la neutralisation des principaux aérodromes situés dans le tiers sud de l'hexagone, puis des centres de commandement de la Luftwaffe (*Jafü Sud* et *2./Flieger Division*). Enfin, à partir du 15 août, quand le débarquement entre dans sa phase active, ils se consacrent à l'isolement du champ de bataille. Ils s'en prennent ainsi au trafic ennemi qu'il soit réalisé par voies routières, ferrées, fluviales ou aériennes et s'appliquent à détruire (sans toujours y parvenir) les principaux ouvrages d'art.

◀ Le *Major* Robin Olds décoré à la fin de la guerre en Europe. Le pilote inaugure son palmarès en 1944 aux commandes d'un Lightning du 479th FG pour le clôturer en 1967 à bord d'un F-4 Phantom du 8th TFW !

▼ Le *Captain* John Hawkins du 1st FG pose aux commandes de son P-38 J détruit sur accident à Foggia le 30 août 1944.

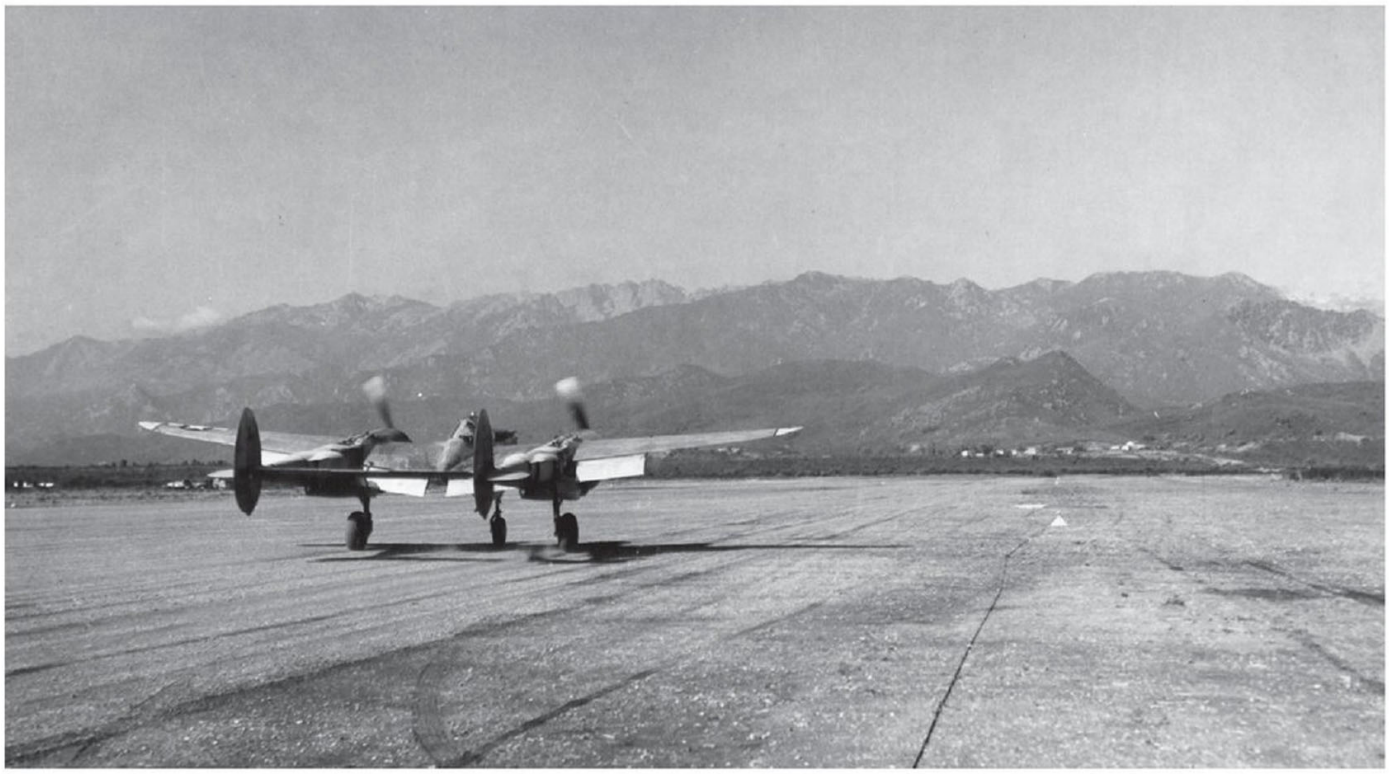
C'est dans ce cadre qu'intervient le seul combat aérien de cet autre « *D-Day* » comme l'évoque le 1st Lieutenant Thomas Maloney du 27th FS qui en a été l'un des principaux protagonistes : « Nous nous préparions à piquer sur le pont quand nous avons aperçu dans nos 4 heures six Bf 109 qui fonçaient sur nous avec le soleil dans le dos. Nous avons largué nos charges externes et nous nous sommes portés à leur rencontre. Je suis parvenu à descendre leur leader en passe frontale. Son ailier a viré à gauche. J'ai réussi à me placer dans son sillage et à le descendre à son tour. À la première rafale, il a largué sa verrière et a sauté. Nous volions alors aux alentours de 3 000 pieds. Au contact, nos deux formations ont éclaté. Les deux autres patrouilles ont suivi les Allemands qui s'enfuyaient. Après avoir repris de l'altitude j'ai vu un de nos avions appartenant au 71st FS (j'ai appris plus tard qu'il s'agissait de celui du *Major* James Morehead) s'engager dans une gorge étroite et sinueuse à la poursuite d'un 109. Deux autres chasseurs allemands se sont engagés à leur tour dans le défilé pendant qu'un quatrième Messerschmitt se lançait à la poursuite du P-38. J'ai crié à la radio pour qu'il se dégage mais il ne pouvait virer ni d'un côté ni de l'autre à cause des parois rocheuses. Le Lightning a effectué une chandelle. Il est sorti tout droit de la gorge. Son ailier qui avait pu se faufiler dans le sillage de l'Allemand le plus dangereux a instantanément abattu le 109 lorsqu'il a essayé de suivre Morehead. Ce fut là le plus beau combat qu'il m'ai été donné de voir pendant la guerre. »

Les bombardiers de la *2./Flieger Div.* s'étant manifestés au-dessus de la tête de pont de Fréjus sans y causer de grands dégâts, les Lightning reviennent traiter les bases aériennes. Ils ruinent ainsi le 17 août le départ en mission des Do 217 de la KG 100 basée à Toulouse. Outres les tâches offensives ; de plus en plus de P-38 sont appelés à effectuer des missions de couverture de zone. Généralement sans relief, celles-ci peuvent parfois en prendre un quand, par exemple, le 18 août, un *Flight* du 14th FG après avoir chassé deux Bf 109 menaçant un Walrus de la RAF, contraint le sous-marin U-230 repéré en surface au large de Toulon à une plongée d'urgence.

Le lendemain, les appareils basés à Aghione vont se démener pour empêcher la 11. *Panzer-Division* de gagner la ligne de front. Ils y parviendront partiellement au prix de 7 des leurs (4 pour le 1st et 3 pour le 14th FG) victimes de la *Flak*. Cinq pilotes sont portés disparus deux réapparaîtront au bout de quelques jours, dont Thomas Maloney très sévèrement blessés par une… mine terrestre ! Pour lui, la guerre est finie.

Pendant les huit jours durant lesquels ils ont opéré depuis la Corse, les 1st FG et 14th FG ont perdu 25 bimoteurs sur la centaine déployée en soutien des opérations de Provence. Les accidents ont largement contribué à cette attrition élevée. C'est ainsi qu'au soir du 12 août, des retours de mission à la nuit tombée causent la perte d'au moins cinq P-38. Quelques jours plus tard, le B-17 affecté au 14th FG pour des tâches de servitude s'écrase sur un groupe de Lightning à l'entretien occasionnant des dégâts mais aucune blessure

▼ Décollage d'Aghione pour une mission d'interdiction. La configuration est classique, avec un bidon sous le pylône de l'aile droite et une bombe accrochée à gauche. Les avions appartiennent aux 1st et 14th FG déployés en Corse.



▲ Divers personnels réunis autour du fameux « 88 ». La photo a été prise en Corse au moment de l'opération « Dragoon ».

grave parmi les pilotes de chasse. L'équipage du bombardier et ses passagers en revanche sont tués sur le coup.

Cette courte mais intense campagne demeure âpre jusqu'au bout. C'est ainsi que le 21 août, rentrant en Italie après une rude semaine de combats, les appareils des *Lieutenants* Rhodes et Inges du 27th FS s'accrochent lors d'évolutions à basse altitude, ne laissant aucune chance à leurs pilotes. Ils sont en ce qui concerne la 15th AAF les dernières victimes de l'opération « Dragoon » et les derniers perdus en mission de combat au-dessus de la France méridionale.

En revanche la partie septentrionale de l'hexagone continue d'être sillonnée par les Lightning du IX Tactical Air Command qui s'y trouve basé. Parmi les trois groupes qui mettent en œuvre le P-38, le 367th FG est sans doute celui qui présente les caractéristiques les plus emblématiques.

Tactical Air Command

Formé et entraîné sur P-39, le 367th FG s'attend en précision du futur débarquement en Normandie à se voir doter de P-51. C'est donc l'étonnement voire même la consternation qui prévaut quand, en avril 1944, les hommes qui ont voyagé depuis New York découvrent sur le terrain de Stony Cross 75 P-38 bien alignés. De fait, toute une partie de l'entraînement est à reprendre de sorte que le 367th ne peut être déclaré opérationnel avant le mois de mai. Il entame une série de missions d'escorte de bombardement et de ratissage au terme de laquelle les pilotes d'abord assez circonspects apprennent à connaître et à apprécier le puissant bimoteur qui leur a été confié. L'échelon technique, dont les temps d'entretien sont doublés, se révèle plus difficile à convaincre !

Après un *D-Day* actif mais finalement sans histoires, il faut attendre deux semaines pour voir les Lightning être intensivement engagés. Ils assurent l'appui des troupes progressant vers Cherbourg devant s'assurer du contrôle de ce port stratégique. Le 22 juin, évoluant à très basse altitude en périphérie de la ville, le groupe au grand complet se trouve exposé « comme des pipes de foire » à la *Flak*, ainsi qu'à la « mousqueterie » ennemie. Les pertes sont sévères. Sept appareils ne rentrent pas et onze sont déclarés bons pour le parc à ferraille ; parmi les pilote tués ou disparus, figure le *Major* Robert Smith, *Squadron Leader* du 393rd FS et vétéran des « Flying Tigers ». Dans les quinze jours qui séparent l'aube du 6 juin 1944 et la désastreuse mission sur Cherbourg, le groupe déplore 14 aviateurs tués et un autre fait prisonnier.

▼ En Provence, l'USAAF reprend des terrains abandonnés par l'adversaire. Ici, celui du Vallon (Salon de Provence), en septembre 1944. On reconnaît des P-38 et F-5, des Beaufighter, des B-25, des A-20 et des C-45.

▲ Atterrissage poussiéreux, pleins volets sur terrain avancé quelque part en France pour ce P-38 de la 9th AAF.

Suspendues pendant quelques jours, les missions sont ensuite reprises mais à un rythme plus léger, au moins jusqu'au transfert sur le continent qui se réalise dans la dernière semaine de juillet. Pour un temps l'unité est éclatée. Le 392nd FS est basé à Carentan, les 393rd et 394th FS respectivement à Criqueville et Sainte Mère-Église. Les aviateurs vont découvrir le « Calva », le Camembert et d'autres petites choses, mais elles seront à peine suffisantes pour faire passer les rations de combat à tous les repas, la pluie et la Luftwaffe qui se montre de nouveau.

À cette époque, la 8th AAF abandonne ses Lightning. Le 55th FG puis le 20th et le 364th FG sont successivement transformés sur P-51 D. Le 479th FG attendra la mi-septembre pour faire de même. Les trois derniers groupes mettant en œuvre le chasseur de Lockheed sur le front européen se démènent dans le rôle strictement tactique, consistant à accompagner la percée d'Avranches puis à pilonner les troupes allemandes dans la poche de Falaise, où les « diables à queue » font un massacre en attaquant les convois routiers.

Le 22 alors que Paris s'est soulevée et que le repli de la Wehrmacht se transforme en déroute le 367th FS est sérieusement accrochée par une *Jagdwaffe* qu'on croyait anéantie. Tandis qu'il attaque en fin d'après-midi l'aérodrome de Laon-Achery, le 392nd FS est pris à partie par douze Fw 190 (Des *Jabos* du I./JG 26 couverts par des Bf 109 G du II./JG53). Le *Major* Robert « Buck » Rodgers appelle à la rescousse le 393rd qui opère également dans le secteur. Celui-ci est à son tour engagée par 18 chasseurs ennemis. Ce n'est finalement que l'intervention du 394th FS qui permet aux Américains de prendre le dessus. En fin de compte, 14 victoires sont revendiquées pour la perte d'un seul P-38.

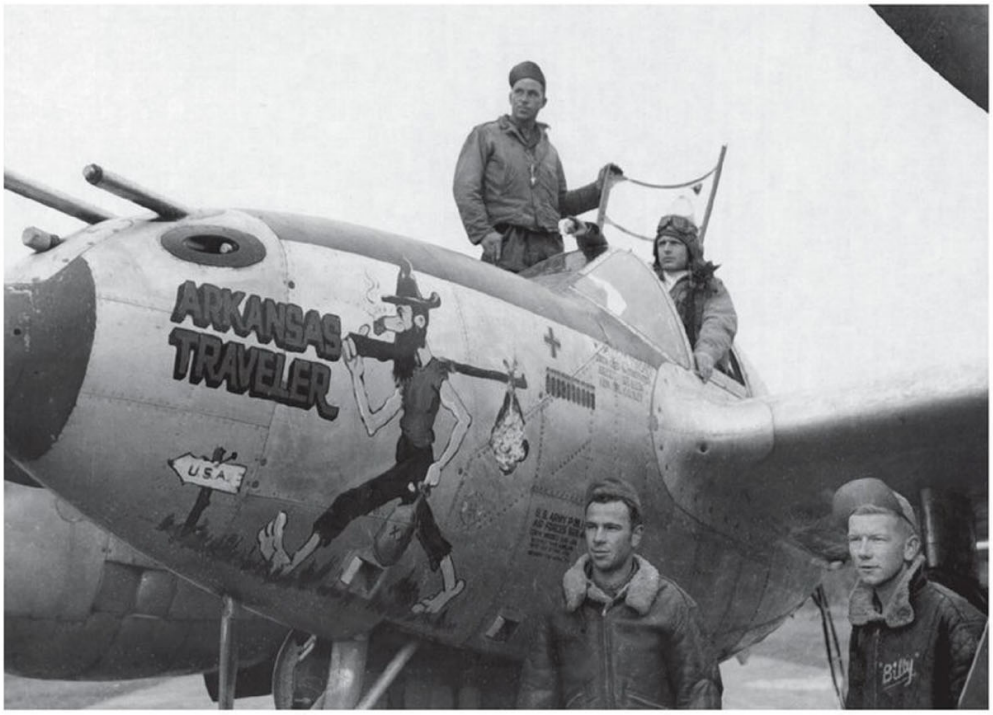
Trois jours plus tard les mêmes sont de retour pour assaillir cette fois les terrains de Clastres, Péronne et Toul. Le 392th FS est de nouveau attaqué par une trentaine de Fw 190. Tandis que le 393th se joint à la bataille, les Allemands reçoivent également le renfort d'une vingtaine d'appareils. Dans ce combat, l'USAAF affirme la destruction de 25 de ses adversaires, 17 autres étant considérés comme endommagés. Elle perd pour sa part six Lightning. Avec le carton réalisé l'après-midi même sur seize Ju 52 détruits à Dijon et dont il a déjà été question, l'unité a bien mérité une *Presidential Citation* qu'elle reçoit quelques temps plus tard.

Cependant pour le 474th FG, c'est un véritable vendredi noir qui se déroule alors dans le ciel de l'Oise. À la mi-journée, 23 chasseurs-bombardiers appartenant au 428th FS et 429th FS s'envolent de leur base avancée de Saint-Lambert (terrain de campagne A-11) pour traiter à la bombe de 500 livres les pistes d'aviation

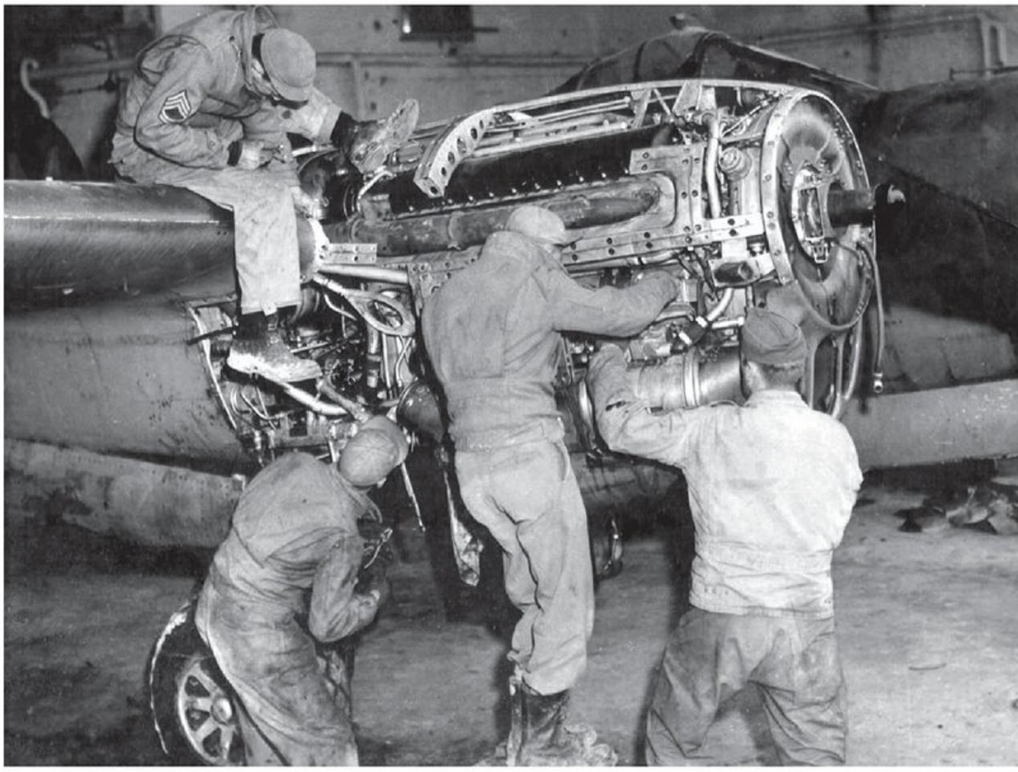
▼ Durant l'été 1944, la 8th AAF abandonne ses Lightning : ce P-38 J « Mama'Boy » du 20th FG sera bientôt remplacé par un P-51 « Mama's Boy II ».

situées autour de la ville de Laon. La formation de l'USAAF, qui vole à basse altitude, est avertie alors qu'elle se trouve à proximité de Beauvais de la présence d'appareils ennemis. Ils sont presque aussitôt repérés sous la forme d'une grosse formation qui coupe à angle droit la route des Américains. Immédiatement, chacun se déleste des deux M-64 qu'il emporte tandis que les Allemands se débarrassent prestement de leurs réservoirs largables. Bientôt ce n'est plus qu'une mêlée confuse où s'entrecroisent P-38, Bf 109 G-14 du III./JG 76 et Fw 190 A-8 du I./JG 26. Le rapport de force de 2 contre 1 est défavorable aux pilotes de Lightning. Avec l'intervention de 32 Fw 190 supplémentaires du II./JG 26 emmenés par l'as Emil Lang (158 victoires !) celui-ci se détériore encore. Au bout de quelques minutes de combat acharné, le ciel est plein d'avion en feu et de parachutes. « Cela ressemblait plus à une opération de la 101e aéroportée qu'à un combat aérien » remarque un pilote du 428th FS qui ne manque pas d'humour. En fin de compte, les P-38 parviennent à se dégager mais onze des leurs ne rentrent pas. En contrepartie 22 appareils ennemis sont revendiqués. Des interceptions radio permettront d'apprendre que d'autres Bf 109 ont été détruits à l'atterrissage ou que trop endommagés ils ont été rayés des contrôles. En outre le *Kommandeur* du III./JG 76, Egon Albrecht, est porté disparu. Il ne reparaîtra jamais. En trois jours, les « Yippees » de la 9th AAF peuvent donc faire état de 71 victoires aériennes (presque toutes avérées, l'introduction de ciné mitrailleuses efficientes ayant modifié les paramètres d'homologation) et d'au moins 16 destructions au sol (qui ne sont pas comptabilisées officiellement pour venir enrichir des palmarès individuels comme dans la 8th AAF) le tout pour la perte de 18 des siens, soit un ratio positif de 4 pour 1 ! Ce même 25 août, à l'autre bout du théâtre des opérations, Michael Brezas inscrit la dernière victoire de son tableau de chasse comme avant lui Phil Torvea le 27 juillet et Tom Moloney le 15 août. Le temps des as est en train de s'achever au sein d'une 15th AAF dont les principales formations sont désormais sur la brèche depuis plus de deux ans. Celles de la 9th n'ont pas une telle antériorité mais leur valeur au combat ne fait pas de doute. Elles participent en septembre au soutien de « Market Garden », l'opération lancée en Hollande sur les arrières de l'ennemi mais qui finalement tourne court. La guerre ne sera donc pas terminée pour Noël. Les semaines qui suivent sont marquées par des incursions au cœur de l'Allemagne. Réalisées depuis des terrains désormais établis en Belgique et dans l'est de la France elles visent principalement des ouvrages d'art et des infrastructures. Parfois la Luftwaffe réagit et la mission de routine dégénère en combat aérien. C'est ainsi que le 20 octobre 1944 des éléments du 367th FG sont surpris par des Fw 190 du III./JG2 alors qu'ils s'en prennent à des ponts de chemin de fer établis dans la région de Düren (Ruhr). Ils perdent sept avions et autant de pilotes dont le commandant en second de l'unité. Dix assaillants sont revendiqués en retour.

À quelques jours d'intervalle, le *2nd Lieutenant* Eldon Coulson du 82nd FG se trouve quant à lui mêlé à deux affaires bizarres... Le 29 octobre alors qu'il rentre avec ces camarades du 95th FS d'une mission d'escorte, il repère un Mustang bizarrement camouflé en *Olive Drab* (très peu fréquent alors) qui effectue une passe sur un *Flight* de P-38. Dans un premier temps, Coulson n'est pas inquiet. Ce genre de manœuvre agressive est fréquente entre collègues. Cependant, il est horrifié quand il voit le vieux P-51 B ouvrir le feu sur ses camarades. Il le prend aussitôt en chasse et l'abat sans plus y réfléchir. Il aura le temps de méditer une fois revenu à la base avant d'apprendre avec soulagement qu'aucune unité de la 15th AAF (ni d'aucune autres) équipée de Mustang ne signale de perte.



Le *Lieutenant* Fincher du 392nd FS, 367th FG, et son instrument de travail, le P-38 J « Arkansas Traveler ». La photo a été prise sur le terrain de Clastres (A-71) en octobre 1944.



Dans des conditions difficiles, les mécaniciens continuent à œuvrer jusqu'au bout au maintien en condition des derniers Lightning déployés au combat.

Pilotes du 401st FS, 370 th FG, s'apprêtant à décoller du terrain de Florennes en Belgique début 1945.

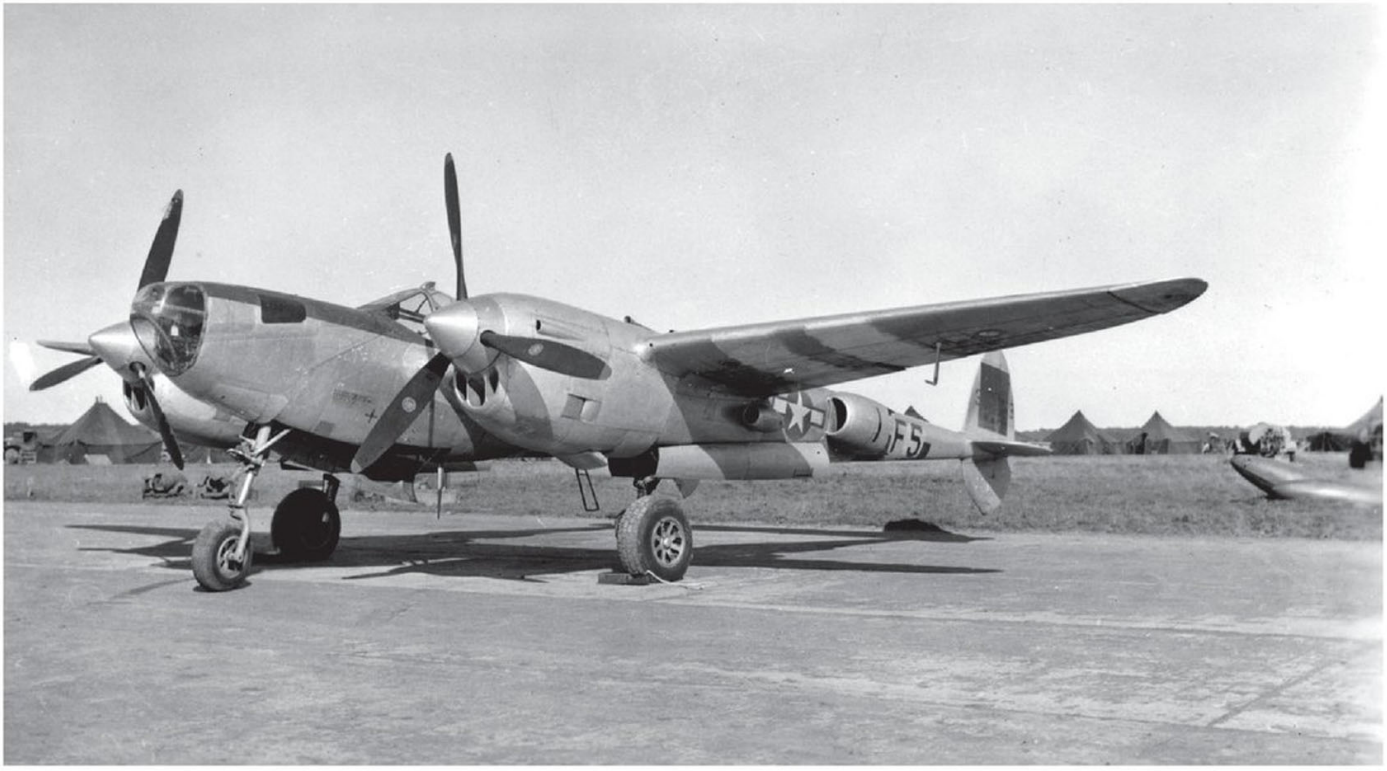
Cette victoire atypique (et restée sans explications) lui est homologuée officiellement. Ce sera la seule ! Coulson disparaît en effet une semaine plus tard lors d'une escarmouche survenue le 7 novembre dans le secteur de Nis, en Serbie. Ce jour-là des Lightning du 82nd FG sont engagés par des Yak-3 des 659 et du 866 IAP des VVS venus au secours de fantassins soviétiques attaqués par les Américains, ceux-ci pensant avoir affaire à des Tchetniks ! Trois Yak sont revendiqués par le 95th FS qui déplore la perte de trois de ses avions. Deux aviateurs de l'USAAF sont tués dont Coulson. Des excuses officielles seront rapidement adressées aux autorités soviétiques par l'ambassadeur Harriman à Moscou !

Reste que la Guerre froide doit attendre que celle contre les Allemands soit terminée, ce qui n'est pas encore le cas ! L'irruption à la mi-décembre 1944 d'un temps froid et couvert permet à l'OKH de lancer « Wacht am Rhein ». Il s'agit de la contre-attaque conduite par la Wehrmacht dans les Ardennes belges, dont le but ultime est la reprise du port de Anvers, ce qui aurait pour effet de tronçonner le front ennemi dans la plus pure tradition du « coup de faux » à la Schlieffen.

Profitant des mauvaises conditions atmosphériques, la progression des *Panzer* n'est pas entravée par la supériorité aérienne alliée. Le 24 décembre l'anticyclone se réinstalle sur l'Europe du Nord et avec lui la prééminence des forces aériennes tactiques de l'USAAF et de la RAF. Un violent combat survenu dans la région de Trèves (Trier) oppose la veille de Noël le 367th FG à des Fw 190 de la JG 11. Un bimoteur est abattu tandis que huit « 190 » sont comptés au palmarès du groupe. Dans les dernières semaines du conflit, les Lightning sont confrontés aux *Wunderwaffen* du Führer. Les combats sont rares et malgré la dizaine d'homologations accordées à la Luftwaffe, il semble bien qu'un seul P-38 (du 1st FG) a été la victime le 26 novembre 1944 d'un Me 262.

En février 1945, alors que le Rhin est tout près d'être franchi à Remagen, les 367th et 370th FG troquent leurs P-38 pour des P-47. Seul le 474th FG conserve ses « Yippees » jusqu'au bout. Au matin du 8 mai 1945, un de ses appareils en patrouille dans la région de Rodach en Bavière repère un bimoteur ennemi qu'il abat aussitôt. Après un premier Fw 200 descendu presque trois ans plus tôt au-dessus de l'Islande, ce Siebel 204 est le dernier appareil allemand porté au crédit de l'USAAF durant la Seconde Guerre mondiale. Le compteur enclenché par un P-38 F du 1st FG est donc définitivement arrêté par un P-38 L du 474th FG ! Reste le Pacifique, où les Japonais résistent encore. ■

À l'automne 1944, les frontières du Reich sont atteintes. Les Lightning sont utilisés dans le nord de l'Europe dans un cadre tactique ce qui permet la mise en œuvre limité de « *Doop Snoots* » utilisés comme leaders pour les chasseurs-bombardiers. Ici un appareil du 474th FG.



La guerre est gagnée mais l'Europe est en ruines. Dès la fin des combats, le P-38 va commencer à disparaître des inventaires de l'USAAF.

1943-1945

FLAMMES SUR L'ASIE

À la fin de l'année 1943, les raids entrepris sur Rabaul par la 5th AAF s'espacent, chacun des protagonistes éprouvant le besoin de reprendre son souffle. Ils auront coûté à l'USAAF une vingtaine de Lightning, ce qui représente à peine un cinquième des revendications japonaises les concernant. Pour la Marine et l'Armée impériales, le siège qu'elles subissent tourne à la guerre d'usure où se trouvent engloutis des chasseurs par groupes entiers.

Dans cet affrontement, les P-38 du *General* Kenney se taillent la part du lion. Des as apparaissent comme le *1st Lieutenant* Francis Lent. D'autres voient leurs qualités être confirmées. De ce point de vue, « Dick » Bong tient la palme en achevant son premier tour d'opérations avec 21 victoires. Certains disparaissent au combat ; c'est le cas en novembre du *Captain* Daniel Roberts Jr (13 victoires) dont le P-38 est accroché par l'appareil de son ailier. C'est également le cas du *Major* Cragg : « Sonny » pour ses intimes, « Porky » pour ses hommes, en référence au nom donné à son P-38. Titulaire de 15 victoires, cet as du 80th FS ne rentre pas le 26 décembre d'une mission en Nouvelle-Bretagne.

▲ Un P-38 J du 459th FS arborant 9 marques de victoires attribuées au *Major* Webb. Ce Lightning est équipé de lance-roquettes triples M8.

L'attrition et le vieillissement prématuré du parc des « Yippees », confrontés autant aux défenses japonaises qu'aux assauts pernicieux du climat tropical, conduit la 5th AAF à resserrer sont effectif au tour des 475th FG et 8th FG.

Les nouvelles ne sont cependant pas toutes mauvaises en ce mois de janvier 1944, puisque des anciens font leur retour. C'est le cas de Tommy Lynch promu du grade de *1st Lieutenant* à celui de *Lieutenant Colonel* en

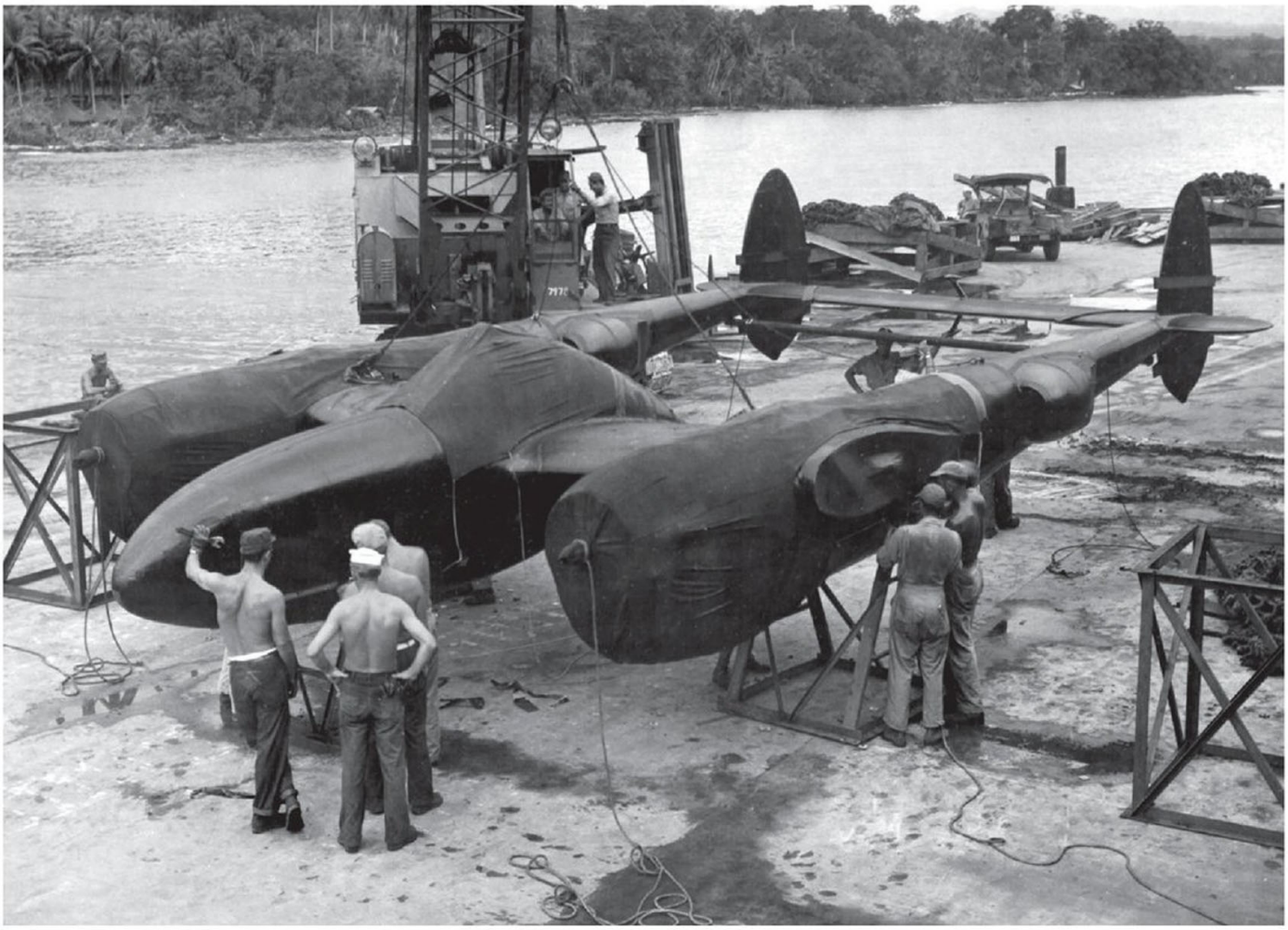
▲ Un P-38 L saisi en plein vol aux Philippines.

à peine 18 mois mais avec 16 victoires ! Il est affecté à l'état-major de la 5th *Air Force*, où il prend le commandement des opérations de chasse. Ces nouvelles responsabilités ne l'éloignent pas vraiment de l'action, puisqu'il revendique la destruction d'un 17e adversaire le 10 février 1944. C'est à peu près à cette époque que Bong revient en Nouvelle-Guinée, après trois mois de repos. Il est lui aussi affecté à l'état-major de Kenney ; plus exactement sans affectation définie, il a le loisir avec l'assentiment de son chef de se déplacer où bon lui semble pour améliorer son score. Lynch se voit aussitôt accorder les mêmes facilités. Les deux qui ont déjà volé de concert l'année précédente prennent alors l'habitude d'aller chasser en duo. Chacun a en ligne de mire les 26 victoires de l'As de la Première Guerre mondiale Eddie Rickenbaker qu'il s'agit d'aller chercher pour leur plus grande gloire personnelle et celle de leur Air Force !

Cet esprit est caractéristique du style « Air Force » du Pacifique Sud-Ouest. Il est à l'opposé de ce qui se pratique au sein de la Navy qui n'a alors guère le culte des as. Celui-ci n'a pas d'équivalent non plus au sein de l'armée, sinon peut être en Angleterre, où Jimmy Doolittle semble vouloir relever le gant de la « médiatisation » lancé par McArthur. Lynch avec 17 Hinomaru et Bong avec 21 drapeaux nippons ornant la nacelle de son P-38 J flambant neuf se lancent donc dans une course à la victoire. Force est de constater que leur association fonctionne. Elle permet le 3 mars au second d'homologuer deux bombardiers identifiés comme des « Sally ». Lynch pendant ce temps règle leur compte à deux Ki.61. Deux jours plus tard, ils rencontrent des Oscar au-dessus de Wewak. Couvert par son ailier de luxe, Lynch descend un Ki.43 et en endommage un autre. Le 5 mars, leur seul véritable « challenger » domestique, le *Colonel* Neel Kearby (21 victoires), lui aussi placé à l'état-major de la 5th AAF, dans l'écurie de Kenney, disparaît dans son P-47, ouvrant ainsi en grand la voie aux deux pilotes de Lightning.

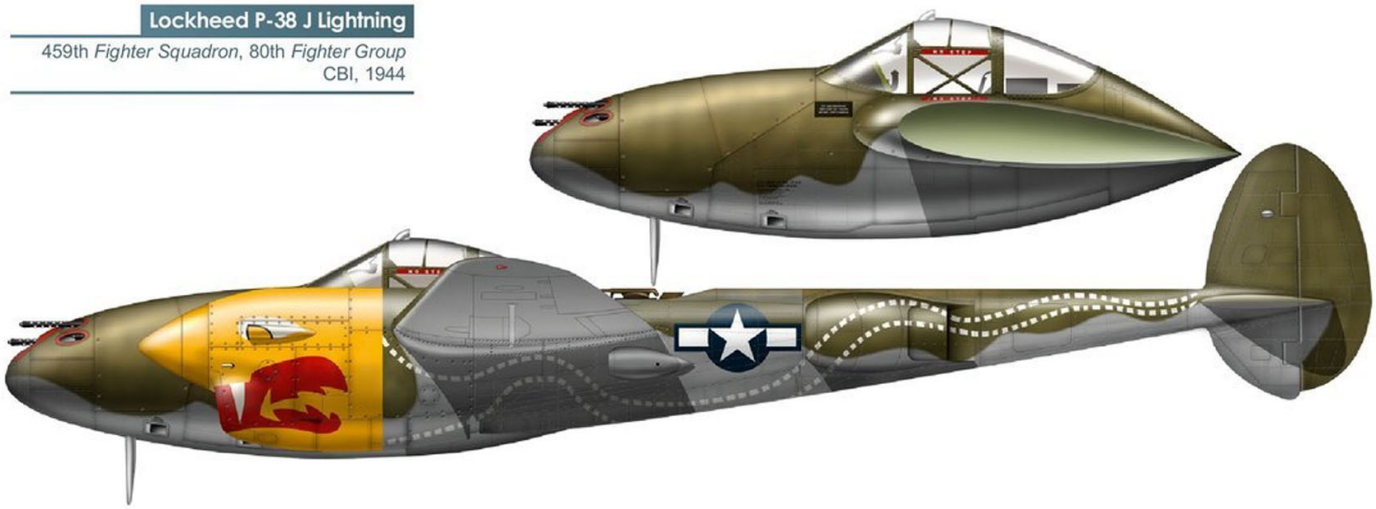
Ils en sont à 20 et 23 quand, le 9 mars, ils décident de revenir sur le secteur de Tadji qui leur avait réussi précédemment. Ne pouvant accrocher d'appareils ennemis en vol, ils effectuent une passe sur des barges mouillant dans le port d'Aitape. Cueilli par la DCA, l'appareil de Lynch s'écrase dans la jungle. Le pilote a eu le temps d'évacuer mais son parachute ne s'est pas ouvert. Bong rentre seul. On le dit très affecté pendant quelques temps par la disparition de son camarade.

▼ Acheminement de P-38 J dans le Pacifique pour une livraison aux Salomon en 1944.



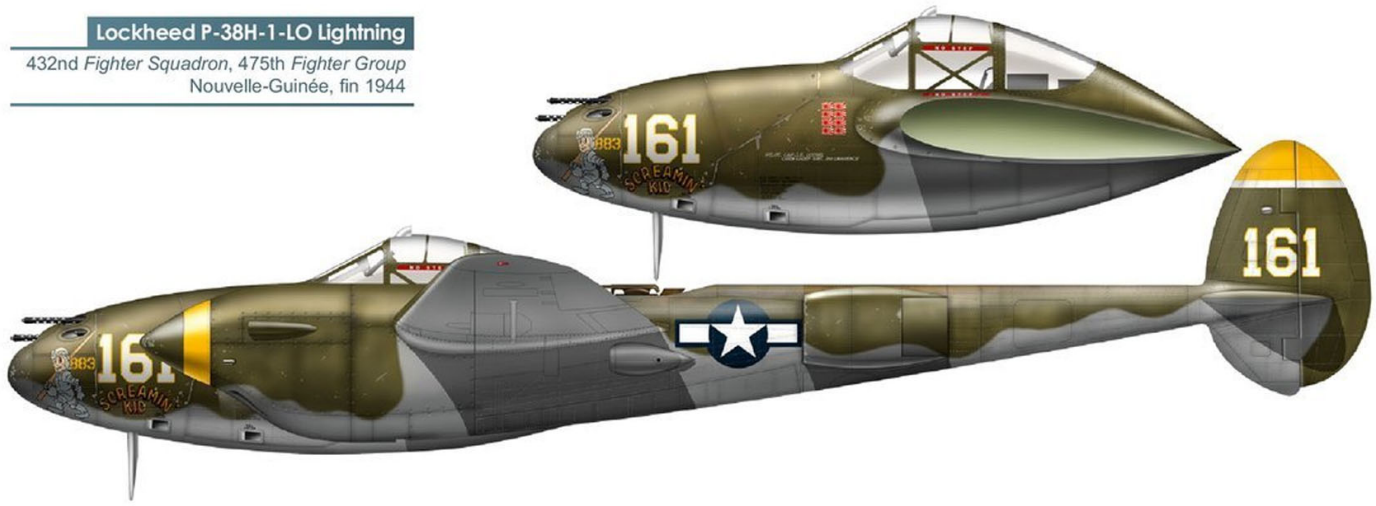
Lockheed P-38 J Lightning

459th *Fighter Squadron*, 80th *Fighter Group*
CBI, 1944



Lockheed P-38H-1-LO Lightning

432nd *Fighter Squadron*, 475th *Fighter Group*
Nouvelle-Guinée, fin 1944

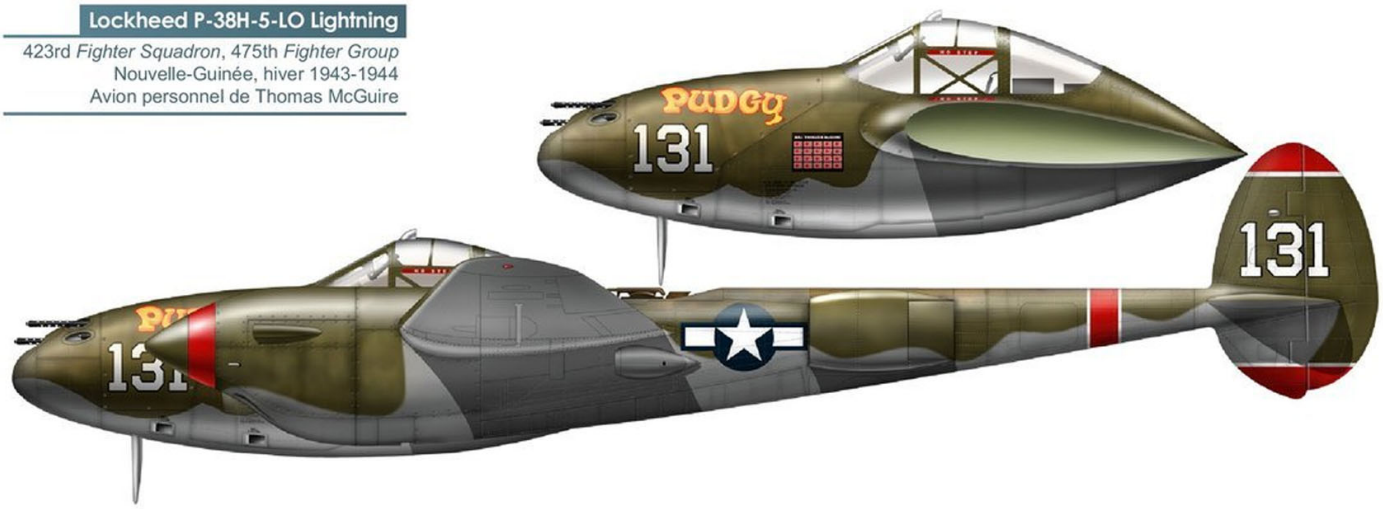


Lockheed P-38 F Lightning

433rd *Fighter Squadron*, 475th *Fighter Group*
Nouvelle-Guinée, automne 1943

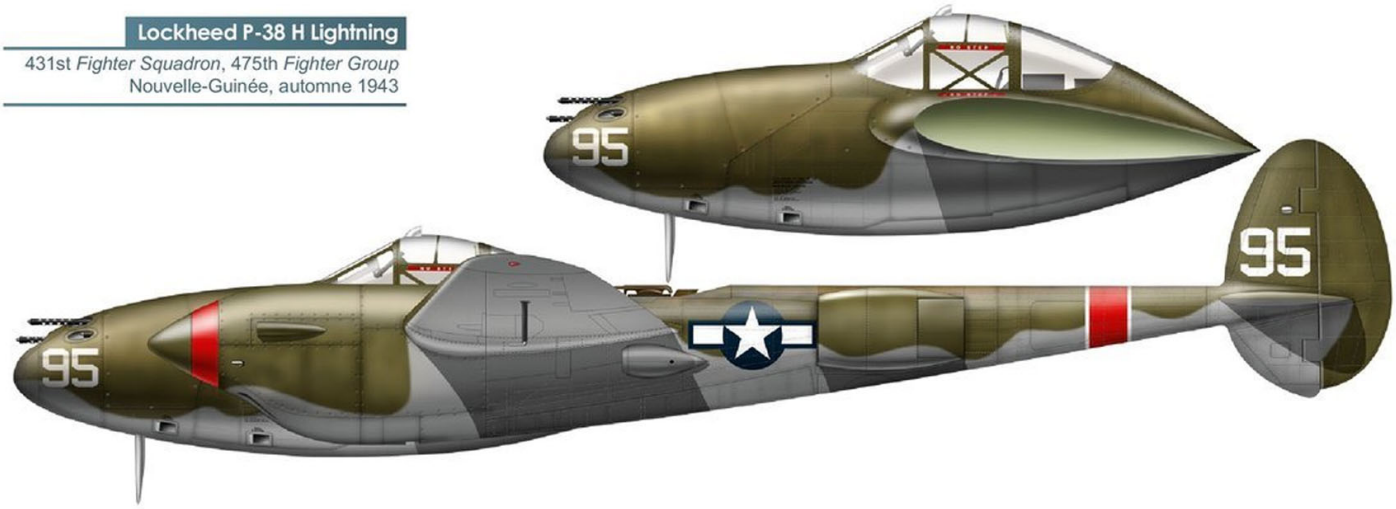
Lockheed P-38H-5-LO Lightning

423rd *Fighter Squadron*, 475th *Fighter Group*
Nouvelle-Guinée, hiver 1943-1944
Avion personnel de Thomas McGuire



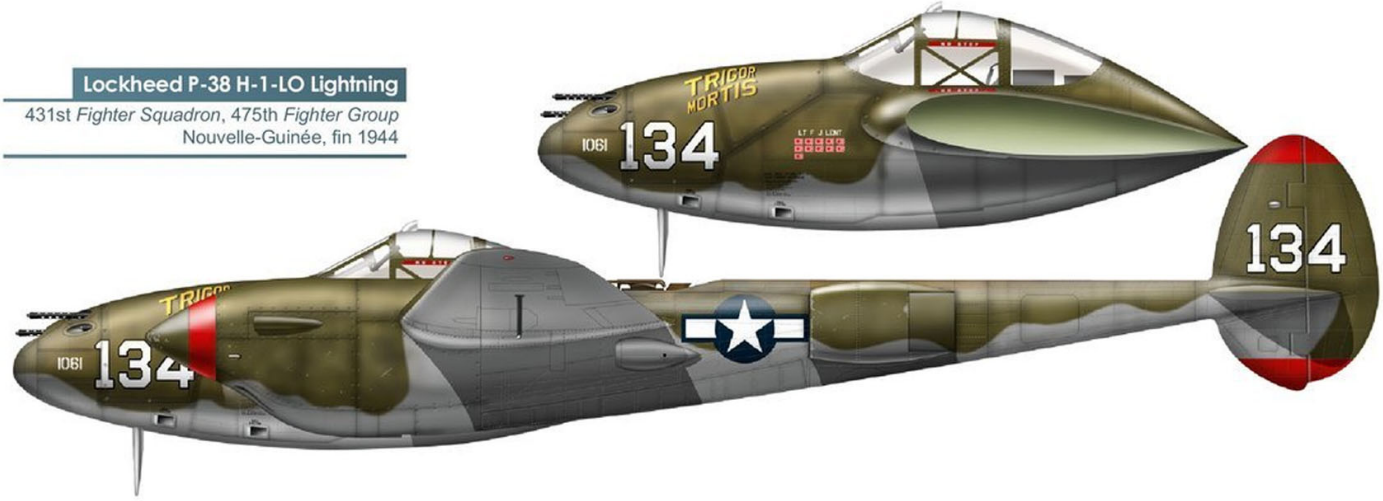
Lockheed P-38 H Lightning

431st *Fighter Squadron*, 475th *Fighter Group*
Nouvelle-Guinée, automne 1943



Lockheed P-38 H-1-LO Lightning

431st *Fighter Squadron*, 475th *Fighter Group*
Nouvelle-Guinée, fin 1944



Cependant les 8th FG et 475 th FG se concentrent alors sur Hollandia qui constitue du point de vue allié un second (petit) Rabaul. Aux derniers jours de mars, les Lightning font état de 24 destructions en vol enregistrées dans le secteur. Un même nombre d'homologations leur est accordé le 3 avril. Dick Bong s'adjuge un « Oscar ». Il en ajoute trois autres le 12 avril, pulvérisant ainsi le record de Rickenbaker. Il lui faudra attendre six mois pour faire mieux. Dans l'intervalle le nouveau champion de l'Air Force est renvoyé au pays pour servir de cible à des milliers de flash au magnésium et faire la tournée des usines.

Dans le Pacifique Sud, la pression médiatique est maintenue par une visite impromptue mais bénéficiant d'une importante couverture de presse réalisée par Charles Lindbergh. Consultant civil de Lockheed, il débarque en juillet sur Hollandia reconquise avec interdiction officielle signée de Kenney lui-même de participer au moindre acte de guerre. Dès le lendemain, évidemment, il part en mission avec le *Colonel* Charles McDonald commandant du 475th FG ! Le 28, il abat un bombardier léger « Sonia ». Il se consacre aussi à sa tâche consistant à réfléchir aux moyens d'accroître le rayon d'action du P-38. La réflexion conduite avec l'équipe du constructeur dépêchée sur place sera fructueuse puisque ses préconisations (pousser la pression d'admission et réduire le nombre de tours) vont contribuer à augmenter significativement l'endurance des « Yippees ».

Quand le grand Charles (Lindbergh) repart, le roi Richard (Bong) fait son retour de sorte que les correspondants de guerre demeurent sur place, c'est à dire dans l'orbite de Kenney qui agit comme un imprésario ! Où en sont les compteurs de la grande compétition mondiale américaine ? Pendant l'absence de Bong, en Europe, « Gabby » Gabreski, dont le compteur est également bloqué à 28, a été fait prisonnier. Malgré une progression fulgurante, Gentile est arrêté à 21, comme Thomas MacGuire. Ce dernier qui en était (« seulement ») à 15 en avril n'est pas rentré au pays et il a mis à profit l'été pour remporter 6 nouveaux succès aux commandes de son Lightning « Pudgy ». Quand le *Major* Bong revient dans le Pacifique son score est donc « tangenté » par celui du *Captain* McGuire. Kenney va pouvoir rouvrir sa « Star Academy » pour une deuxième et ultime saison !

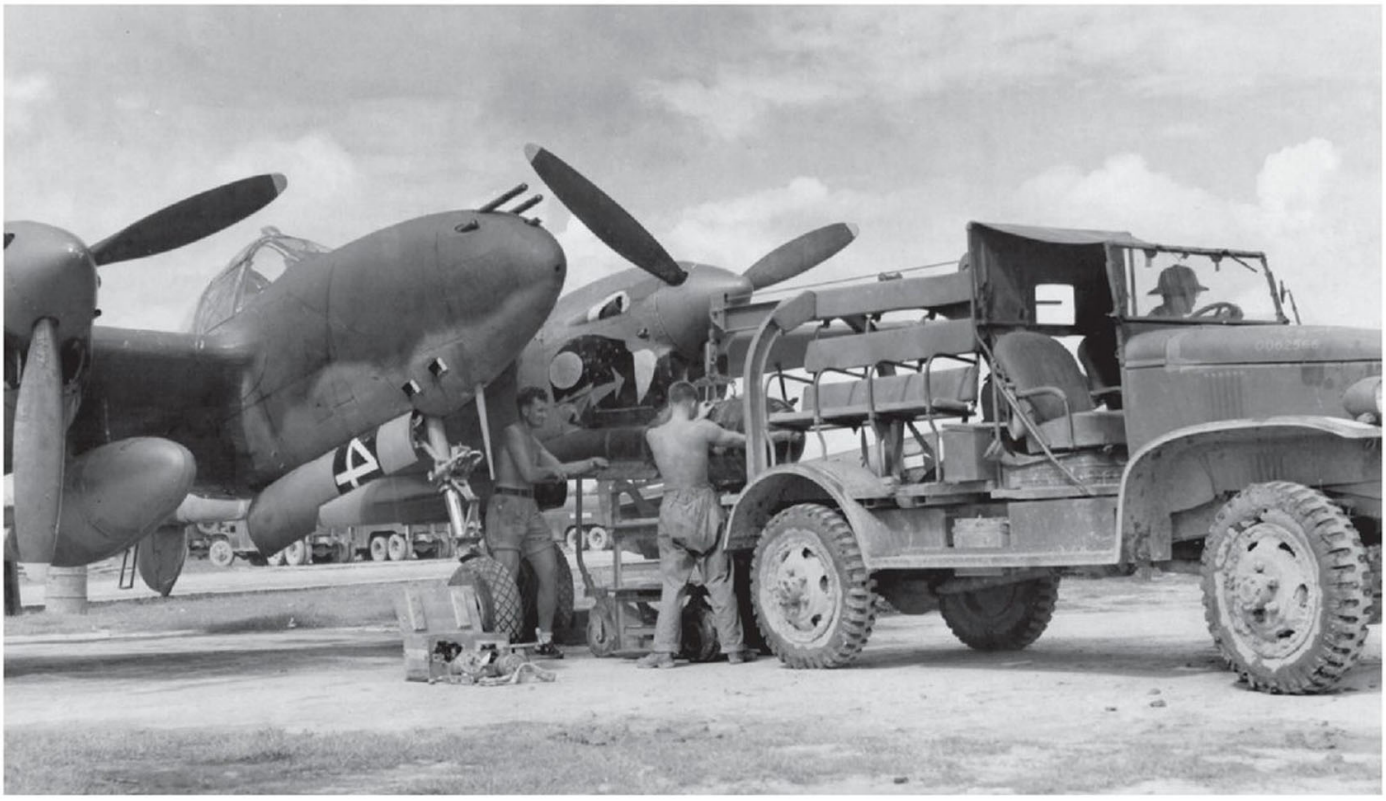
> « C'était un avion exceptionnel. Sans lui, il m'aurait fallu rentrer à la nage au moins à deux reprises... et je ne suis pas bon nageur ! »
> *Captain* George Seeberg, 18th *Fighter Group*

« Jungle Air Force »

À côté des vedettes de la 5th AAF, il y a ceux qui ne sont personne, les anonymes. Les premiers font la une des journaux, les autres font le boulot. Tel est en tout cas l'avis largement partagé du Pacifique à l'Océan Indien et jusqu'en Chine par ceux qui volant sur P-38 dans des conditions éprouvantes, au-dessus de certaines des jungles les plus denses du monde, n'attirent guère l'objectif des photographes.

L'appellation de « Jungle Air Force » est revendiquée par la 13th AAF opérant dans les Salomon. Elle pourrait tout aussi bien s'appliquer à la 7th AAF, qui en souvenir de son affection aux Philippines en 1941 préfère

▼ & ▶ Montage d'une charge de profondeur sur le P-38 J « Irish Lassie » du *1st Lieutenant* Baumeister du 459th FS. Ce type d'armement peut paraître incongru pour une guerre conduite au-dessus de la jungle, mais son puissant effet de souffle préfigurait déjà les « faucheuses de marguerites » de la guerre du Vietnam !



néanmoins « Pineapple Air Force », à la 10th AAF et à ses « Twin Tails Dragons » ainsi qu'aux « Flying Tigers » de la 14th AAF.

À Guadalcanal, la fin de l'année 1943 est marquée par les succès obtenus par le *Major* Robert Westbrook, le leader du 44th FS. Titulaire de 7 victoires remportées aux commandes d'un P-40, il signe son premier succès sur P-38 le 10 octobre. Le 23 décembre, lors d'une mission d'escorte sur Rabaul, il abat un Zero. Le lendemain, à la tête d'une mission de ratissage visant une nouvelle fois la base ennemie, les Lightning s'accrochent avec une vingtaine de chasseurs japonais, dont trois sont portés au crédit de Westbrook qui devient ainsi un as sur bimoteur. Poursuivant sur sa lancée, il récidive le lendemain en abattant deux nouveau A6M toujours dans la même zone. La dernière victoire de son tour d'opérations est rapportée le 6 janvier. Avec 15 homologations, il se place à la tête du palmarès de la 13th AAF, loin devant ses confrères de Méditerranée ou d'Europe du Nord, à une victoire de Lynch et à 6 de Bong. Il serait cependant faux de croire que les Nippons ont cessé de se battre. Le 18 janvier, le second de Westbrook, as comme lui sur Warhawk et Lightning, le *Captain* Costesworth Head Jr, crédité de 14 victoires, est tué lors d'un combat au-dessus de « Rabi ». Il faudra attendre le mois d'avril 1944 pour que cette place forte soit considérée par les Alliés comme sous contrôle.

À cette époque, quatre *Squadrons* supplémentaires ont été transformés sur P-38. De sorte que deux groupes complets, les 347th et 18th FG mettent désormais en œuvre le chasseur de la Lockheed dans le Pacifique Sud. Pas pour longtemps : suite à une réorganisation des moyens, compte tenu de l'évolution des menaces, la 13th AAF est bientôt transférée dans secteur Sud-Ouest sous l'égide de la *Far East Air Force* qui agglomère au bénéfice de MacArthur et sous l'autorité de Kenney les moyens de la 5th AAF et ceux de la « Jungle Air Force ». La deuxième jouant souvent un rôle de doublure ; d'ailleurs, ses pilotes auront toutes les raisons de maugréer : « Les autres sont les enfants gâtés de Kenney alors que, nous, nous sommes voués à jouer les Cendrillon dans notre coin. »

Basés durant l'été 1944 en Nouvelle-Guinée, les Lightning de la 13th AAF sont presque relégués en seconde ligne. Abonnés à d'interminables missions d'escorte de parfois plus de 3 200 km sur Bornéo (Brunei) et plus tard sur l'Indochine, depuis le terrain « sale, venteux et pourri » de Mindoro, ils n'auront guère l'occasion d'engranger de succès en combat aérien. La donne évoluera un peu mais ne sera pas vraiment bouleversée avec le retour aux affaires du nouvellement promu *Lieutenant Colonel* Westbrook, désormais commandant adjoint du 347th FG et de Bill Harris qui avec le même grade occupe des fonctions identiques au sein du 18th FG.

▼ Projectile de *4,5inches* destinés aux lanceurs multiples M8.

En quelques semaines le premier parvient à abattre encore cinq adversaires. Victime des tirs de riposte d'une canonnière japonaise attaquée dans le port de Macassar il trouve la mort le 22 novembre 1944. Harris qui descend un dernier adversaire le 22 juin 1945 survit au conflit. Cet ancien de l'US Navy, titulaire de 16 victoires homologuées, est l'un des rares as de la 13th AAF à avoir eu cette chance. Quand la guerre s'achève les chasseurs de la Jungle, après avoir participé au débarquement de Balikpapan, croupissent à Palawan (Philippines) très loin du moindre avion japonais. Malgré ces « vents contraires », les 18th et 347th FG ont tout de même été crédités de 302 avions ennemis dont la destruction est imputable à leurs seuls P-38 .

Leurs camarades de la 7th AAF dans le Pacifique central, une zone placée dans la sphère d'influence de la Navy, n'utiliseront le P-38 que de façon très limitée. Les « Yippees » feront partiellement la soudure au sein du 318th FG entre les P-47 D au rayon d'action relativement restreint et les P-47 N à l'endurance proverbiale. Basés à Saipan, dans les Mariannes, ces P-38 L inaugureront les missions VLR (*Very Long Range*) en escortant des F-5 de reconnaissance sur des objectifs aussi éloignés que Truk ou Iwo Jima. Cela représente *grosso modo* un vol maritime aller-retour de plus de 2 500 km impliquant pour les aviateurs des missions d'une durée de 8 heures. Ces Lightning isolés, confrontés à une météo sujette à de violents caprices, parviendront néanmoins pendant l'hiver 1944-1945 à descendre 23 appareils ennemis !

Opérant au-dessus du sous-continent indien, le 459th FS après une stage de tir effectués sous l'égide de la RAF revient en première ligne à la fin février 1944. Les cours dispensés par le No. 224 *Group* ont visiblement portés leurs fruits. La preuve est en fournie le 11 mars lors de l'attaque conduite par le *Captain* Verle Luehring. À la tête de 12 Lightning, il s'en prend au terrain d'Aungban : Treize « Oscar » sont revendiqués (plus 5 probables) et 7 autres détruits au sol pour la perte d'un seul P-38. Opérant depuis Chittagong ou Cox Bazar (Bangladesh), ils vont continuer tout au long de l'année 1944 à

Le P-38L du *Lieutenant* Hammer du 90th FS, 80th FG. Hammer finira la guerre avec 5 victoires et un statut d'as.

Des P-38 du 459th FG décollant du terrain de Chittagong au Bengale (actuel Bangladesh).

Vie de pilote (du haut vers le bas).
Trio du 318th FG basé à Saipan. Ils mèneront couramment des missions de 2 500 kilomètres et 8 heures de vol.
Une photo terrible ! Un miraculé vient de s'extraire de la carcasse de son P-38 L !
Après l'effort, le réconfort : un sourire, un café, un beignet et qui sait, peut-être même un « rencard » !

harceler les forces japonaises stationnant en Birmanie. Les pilotes japonais du 64e *Sentaï* essuient des pertes sévères lors de combats comme celui décrit par le *Captain* Duke, qui s'est déroulé le 25 mars 1944 au-dessus du terrain d'Anisak, situé au sud de Mandalay : « J'ai repéré 8 chasseurs ennemis évoluant sur ma droite et légèrement plus bas. J'ai manœuvré pour me placer derrière le premier. J'ai tiré et je l'ai manqué. Ayant perdu un peu d'altitude Je suis alors remonté dans le sillage du second, auquel j'ai décoché une longue rafale. Je pense que le pilote a été touché. J'ai rompu l'engagement pour éviter d'être à mon tour pris pour cible. Quand j'ai rétabli mon avion en vol horizontal, j'ai vu mon ailier, le *Lieutenant* Smith, finir le Japonais qui est tombé en flammes. J'en ai alors aperçu un troisième que j'ai proprement allumé et qui est allé rejoindre l'autre dans la jungle birmane ! »

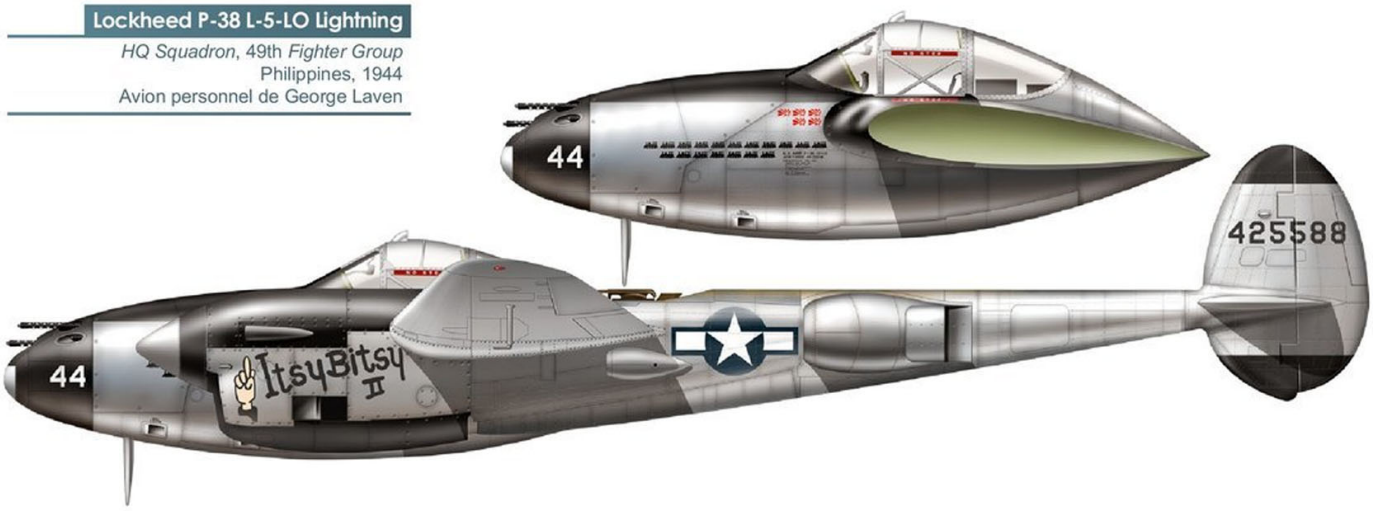
Cependant la chance de Bill Duke ne va pas durer. Le 6 juin 1944, sept Lightning aux ordres du *Captain* William Broadfoot ayant décollé de Chittagong s'apprêtent à attaquer la piste de Meiktila quand ils sont surpris par une vingtaine de chasseurs ennemis identifiés de façon surprenante comme « des Oscar et des Zero ». La confusion vient sans doute de la présence des appareils du 50e *Sentaï* caractérisés par l'éclair ornant leur fuselage au milieu de ceux plus ternes du 64e. Portant secours à l'un de ses équipiers en difficulté, Duke, titulaire de 10 victoires homologuées et probablement du double en réalité (13 probables lui sont comptés), disparaît sans laisser de trace. Sa dépouille ne sera retrouvée qu'en 2012 dans l'épave du P-38 J-10 « Miss V » dans lequel il a mené son dernier combat. Outre les nombreux « *damaged* » qu'enregistrent les officiers de renseignements de la 10th AAF, cette bataille se solde par un score équilibré 2 « Oscar » contre 2 P-38. Les Japonais réclament le bénéfice de 10 victoires mais ils perdent dans l'engagement le Lieutenant Sumino Goichi un as du 64e *Sentaï* (27 victoires), que l'un de ses camarades a décrit comme « un pilote très agressif et qui ne lâchait jamais une proie. » Exactement comme Bill Duke !

Avec la reprise au cours de l'automne de Myitkyina et de tout le nord de la Birmanie, l'opposition aérienne devient quasiment insignifiante. Les Lightning sont alors rendus aux missions de soutien aérien rapproché et d'interdiction dans lesquelles ils se taillent une belle réputation de casseurs de pont. Au printemps 1945, les « Twin Tails Dragons » sont ramenés en Inde avant d'être rattachés au 33rd FG. Entre décembre 1943 et juin 1944, le 459th FG aura engrangé 66 victoires et une belle réputation de bravoure au combat.

Pendant ce temps, en Chine, le 449th FS poursuit son engagement. Rattaché administrativement au 51st FG, il continue à opérer sous le couvert du 23rd FG. Au début de l'année 1944 des P-38 H prennent peu à peu la relève des G usés par six mois de combat. Le 10 février, les Lightning basés à Suichwan surprennent des bimoteurs ennemis identifiés comme des Ki.45. Il s'agit en fait plus modestement de Ki.48, dont trois sont revendiqués respectivement par le *Colonel* George McMillan, « patron » du *Squadron*, le *1st Lieutenant* Keith Mahon son étoile montante, et le *Captain* « Rex » Barber.

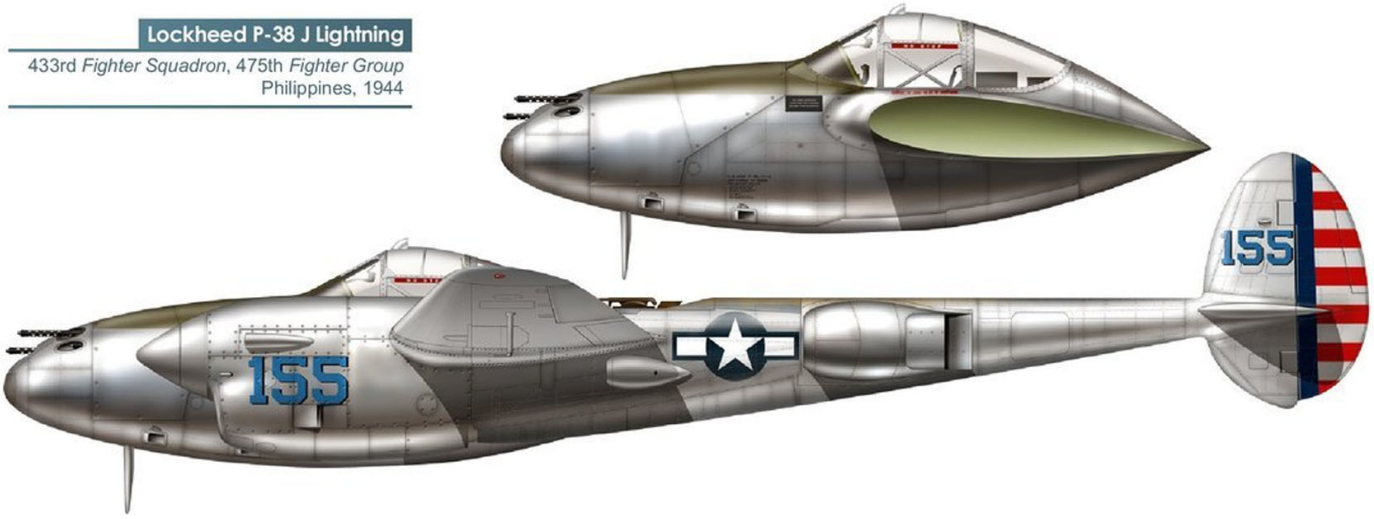
Lockheed P-38 L-5-LO Lightning

HQ Squadron, 49th *Fighter Group*
Philippines, 1944
Avion personnel de George Laven



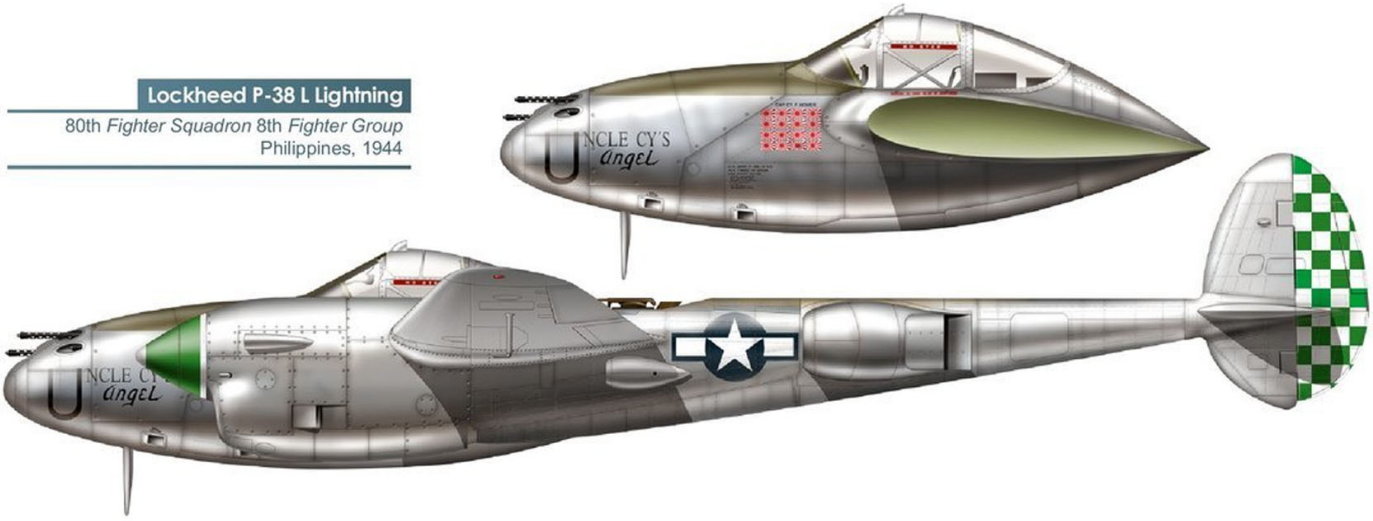
Lockheed P-38 J Lightning

433rd *Fighter Squadron*, 475th *Fighter Group*
Philippines, 1944



Lockheed P-38 L Lightning

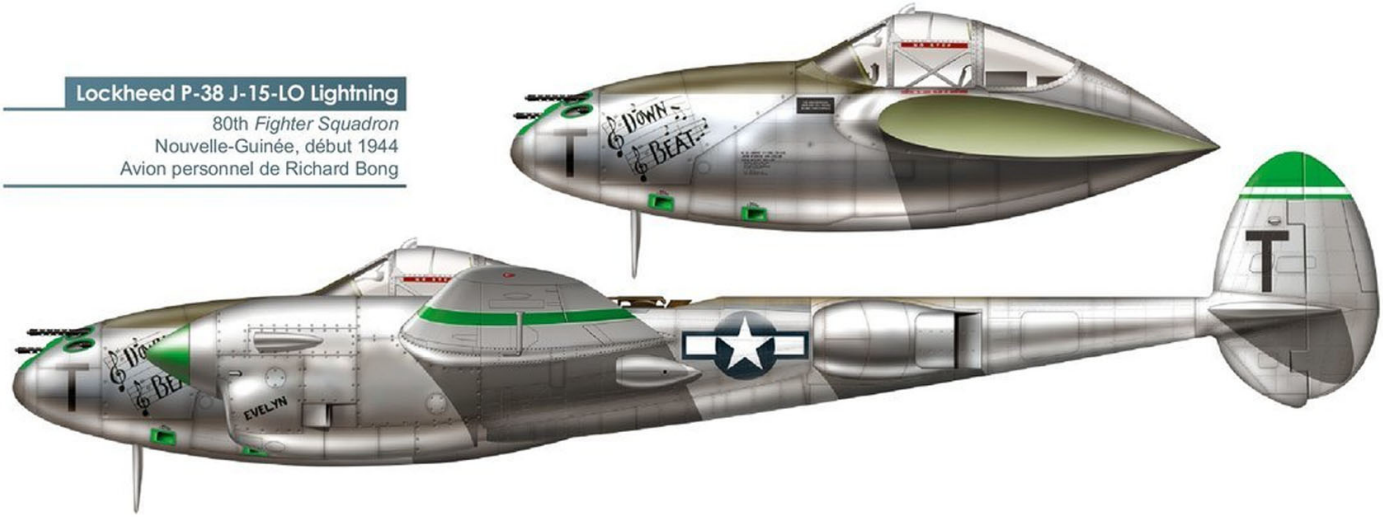
80th *Fighter Squadron* 8th *Fighter Group*
Philippines, 1944



Lockheed P-38 L Lightning
12th *Fighter Squadron*, 18th *Fighter Group*
Philippines, 1944

Lockheed P-38 J-15-LO Lightning
67th *Fighter Squadron*, 347th *Fighter Group*
Philippines, 1944

Lockheed P-38 J-15-LO Lightning
80th *Fighter Squadron*
Nouvelle-Guinée, début 1944
Avion personnel de Richard Bong



Barber, on s'en souvient, est l'un des principaux protagonistes de l'opération « Vengeance ». Probable exécuteur de l'amiral Yamamoto, il est arrivé depuis peu en Chine pour y effectuer un deuxième tour de service. Cette victoire, la première sur ce nouveau théâtre d'opérations ne lui sera toutefois comptée que comme probable. Le lendemain, les hommes de McMillan s'attaquent en piqué un pont de chemin de fer stratégique, qu'ils parviennent à mettre hors d'usage. Les Japonais ripostent le jour suivant en envoyant onze Ki.43 du 11e *Sentaï* et quatorze Ki. 44 du 85e attaquer la base de leurs adversaires. Prévenus à l'avance, ceux-ci réservent une chaude réception aux chasseurs de l'armée impériale dont six sont revendiqués pour la perte d'un seul « Yippee ».

À la mi-avril, les Japonais lancent l'opération « Ichi-Gô ». Il s'agit d'une gigantesque offensive dont l'objet principal consiste à déloger les Américains des bases aériennes qu'ils occupent, en particulier de celles à partir desquelles commencent à opérer les B-29. Dans un même temps, les stratèges japonais espèrent en tronçonnant le dispositif adverse ouvrir un corridor entre la Mandchourie au nord et l'Indochine occupée au sud. La manœuvre surprend les troupes chinoises et s'annonce prometteuse pour Tokyo. L'aviation alliée est contrainte à intervenir massivement. Cela n'est toutefois pas toujours facile compte tenu des redéploiements rendus nécessaires par l'avance ennemie. Malgré des problèmes de ravitaillement, le 449th est jeté dans la bataille pour tenter de stopper la progression des troupes nippones en attaquant ses voies de communication. L'armée du Mikado ne se laisse pas faire et c'est ainsi que le 29 avril Barber est sérieusement blessé. Il est renvoyé aux États-Unis en convalescence. Mais la série noire se poursuit : le *Colonel* McMillan trouve la mort le 24 juin, en essayant de ramener son P-38 gravement endommagé lors de l'attaque d'un convoi routier. Ancien de l'USAAC, engagé en 1941 dans l'aventure de l'AVG, la disparition de ce *leader* charismatique titulaire de 8, 5 victoires sera durement ressentie. Le mois de juin se termine avec six nouvelles homologations portées au crédit de l'unité et l'abandon de Suichwan au profit de Chengkung dans le Yunnan. Cependant les troupes chinoises acculées sur la frontière birmane sont renforcées et contre-attaquent à la fin de l'été. Le 449th FS et d'autres éléments de la 14th AAF participent activement au soutien de cette percée. Elle bloque localement l'avance japonaise qui se poursuit cependant sur d'autres parties du large front qu'elle a ouvert.

À la fin de l'année 1944, le *Captain* Ralph Wire qui a déjà eu l'occasion de se frotter aux chasseurs impériaux en Nouvelle-Guinée prend en charge le *Squadron*. Quelques jours plus tard, alors qu'ils s'attaquent en compagnie de P-51 à un aérodrome sur l'île de Hainan, les P-38 de Wire sont pris à partie par deux douzaines de Ki.43. L'empoignade est sévère : cinq Hayabusa sont revendiqués (deux par Wire et trois par le *1st Lieutenant* Keith Mahon, les deux accédant ainsi au statut d'as) pour deux Lightning descendus. Les pilotes parviendront à rejoindre les lignes alliées.

Blessé après avoir évacué son appareil endommagé, Wire doit quitter son commandement au début du mois de février 1945. Après cette date, l'unité se partagera entre missions d'escorte et d'interdiction et n'aura plus l'opportunité d'engager d'appareil ennemis en vol. Pour l'anecdote, on signalera que certaines missions de soutien parfois très risquées ont été réalisées au printemps 1945 sous le contrôle d'officiers de l'OSS infiltrés au profit direct de la résistance Indochinoise, que les Américains apprendront à désigner plus tard sur le vocable de Vietminh !

En presque deux ansde guerre, 71 appareils ennemis ont été portés au crédit des « Tigres à deux queues ». Si on délaisse maintenant les jungles humides pour la Toundra aléoute on relève durant l'automne 1944 des interceptions conduites à très haute altitude (entre 37 000 et 39 000 pieds) par des P-38 de la 11th AAF visant des ballons ! Il s'agit de ceux que les Japonais confient alors aux vents portants du Pacifique Nord pour venir frapper les forêts américaines au moyen de petits dispositifs incendiaires. Après que quelques dizaines aient été détruites et d'autres capturés, les autorités fédérales concluront à l'inefficacité du procédé. Les chasseurs de 11th AAF seront ainsi rapidement rendus à leurs patrouilles de routine. Les P-38 de la côte ouest des États-Unis, un temps mis en alerte, n'auront même pas à intervenir contre cette arme anachronique et finalement dérisoire à l'aune de ce que préparent les savants du projet Manhattan. Au l'aube de l'année 1945, les enjeux sont ailleurs : aux Philippines en particulier.

« Star Ac' » aux Philippines

Dans le Pacifique, la grande affaire de l'automne 1944 sur terre, sur mer ou dans les airs est en effet la lente reconquête de l'archipel philippin entreprise par les troupes du General MacArthur. Pour les pilotes de chasse de la 5th AAF directement impliqués, cette période marque un pic d'activité qui s'agissant plus spécifiquement du Lightning sera le dernier de la guerre en Extrême-Orient. Cette conjoncture favorable va permettre au General Kenney d'attirer de nouveau sur lui l'attention des reporters et donc de l'opinion publique, en favorisant une concurrence exacerbée entre ses pilotes les plus doués. L'objectif sera atteint, mais à un prix très élevé et payé au comptant par les principaux protagonistes de l'affaire : les *Majors* Bong et McGuire.

Dans une première phase, la réoccupation des Philippines est précédée d'une campagne aéronavale visant à sécuriser les arrières de MacArthur en neutralisant aussi complètement que possible les avant-postes et les bases de l'ennemi. C'est dans ce cadre que le 10 octobre 1944, escortant des B-24 sur le complexe pétrolier de Balikpapan (Indonésie), le 49th FG participe à l'élimination d'au moins 18 chasseurs ennemis. Bong n'a jamais été un grand leader. Il n'a d'ailleurs que rarement conduit une formation comptant plus de quatre appareils. Il s'est en revanche révélé à l'instar d'un Beurling ou d'un Marseille comme un redoutable tireur. Il devient donc l'expert en la matière de la 5th AAF. Rattaché à son état-major, il choisit ses missions comme autant d'occasions de démontrer par l'exemple la validité de l'enseignement qu'il dispense aux pilotes des unités qu'il visite. Ce jour-là, il ramène un bimoteur identifié comme un « Nick » (Ki.45). Cependant la vie n'est pas facile pour les as de « second rang » dont peut s'enorgueillir Kenney. Plusieurs trouvent en effet la mort coup sur coup. Le *1st Lieutenant* Billy Gresham (6 victoires) est victime d'un accident lors d'un test de réception. Dix jours plus tard, le leader du 35th FS, le *Captain* Lee Everhart, également titulaires de 6 victoires, est porté manquant. Touché par la DCA alors qu'il attaque le terrain de Mapang, son P-38 L s'écrase dans la jungle ne laissant aucune chance à son pilote. Le surlendemain, 14 octobre, c'est au tour du *Captain* Kenneth Ladd (12 victoires) de disparaître au-dessus de Balikpapan, le « Ploesti de l'Extrême-Orient », lors d'un combat opposant le 36th FS à des Ki.44. Lors de cette même mission, McGuire qui vole sur un appareil du 49th FG, sans autorisation directe du *Colonel* Mc Donald, abat trois chasseurs japonais portant son score à 24 !

Le 20 octobre 1944, les premiers débarquements se produisent sur l'île de Leyte. Transformé sur P-38 depuis moins de deux mois le 49th FG est première formation dotée de Lightning a être basée aux Philippines, près de Tacloban. C'est un pilote du 7th *Squadron*, le *1st Lieutenant* Milden Mathre qui permet le 29 octobre à son *Group* de dépasser le cap symbolique des 500 victoires aériennes homologuées. Mathre termine la guerre avec un statut d'as acquis en deux mois de combats acharnés au-dessus d'un archipel âprement disputé. Il sera en effet le théâtre d'un peu moins de 400 victoires soit environ du tiers de toutes celles remportées par les « Yippees » du General Withehead pendant toute la campagne du Pacifique. Confrontés à tout le bestiaire volant tant naval que terrestre de l'empereur, les P-38 parmi lesquels domine maintenant la version L se distinguent mais subissent également des pertes. Le *Captain* Francis Lent du 431st FS, coéquipier de McGuire au début de sa carrière, est ainsi tué le 1er décembre. Le *Lieutenant Colonel* Meryl Smith, officier des opérations du 475th FG, ne lui survit qu'une semaine. Il disparaît en effet en mission au-dessus de la baie D'ormoc. Nonobstant cette perte, la journée est très profitable au 5th *Fighter Command* qui rapporte 50 appareils ennemis. Charles McDonald s'offre un triplé tandis que Bong et McGuire s'adjugent chacun un doublé portant leur score respectif à 38 et 30. L'intérêt des journalistes attisé par le service de presse de Kenney est relancé. Qui va l'emporter et devenir l'as des as américain ?

▲ Le P-38 L du *Colonel* Charles McDonald. L'appareil a été surnommé « Put Put Maru », non usuel donnés par les aviateurs américains aux caboteurs japonais en référence au bruit de leurs machines. McDonald finira avec 27 victoires !

◤ Jay Robbins du 80th FS attaché au 8th FG et son P-38 J « Jandina III ». Le nombre des victoires situe le cliché début mai 1944.

▶ Le *Major* Richard Bong (à droite) devant son P-38 « Marge ». Avec 40 victoires à son tableau de chasse, le pilote demeure l'as des as de la chasse américaine toutes armes et toutes époques confondues.

◀ Escorte de luxe pour Charles Lindbergh (le grand) en tournée dans le Pacifique, puisqu'elle est assurée par Tom McGuire en personne !

▶ Bong et McGuire : deux incarnations de l'as fonceur, excellent tireur et doté d'un ego surdimensionné.

◢ La guerre est finie. Les Lightning ont fait le job. Ici un P-38 L équipé de deux réservoirs selon un montage dissymétrique courant : 310 *US Gallons* à droite, 165 à gauche.

La question passionne peu en premières lignes mais beaucoup semble-t-il à l'arrière. Il serait faux de considérer que les P-38 de la 5th AAF, en dehors de quelques vedettes, limitent leurs interventions aux missions de chasse pure. L'appui aérien rapproché réalisé au profit des formations terrestres à grand renfort de bidons de Napalm et de roquettes s'inscrit régulièrement à l'ordre du jour. Il en va de même en ce qui concerne le bombardement des ponts, des gares et autres infrastructures ainsi que le « *locobusting* ». Pratiqué à « l'européenne », bien que les convois ferroviaires attaqués soient moins imposants et souvent plus légèrement défendus, celui-ci est pour beaucoup une nouveauté désagréable.

Mais c'est évidemment l'affrontement des egos mobilisent les correspondants de guerre. Le 15 décembre, Bong s'adjuge un « Oscar », McGuire un « Jack » le 13 suivi le jour de Noël de trois Zero abattus au-dessus de l'ancienne piste de Clark Field. De retour le lendemain sur ce même vivier, il en descend quatre de plus. À ce moment, après un ultime Ki.43 abattu dans le secteur de Mindoro le 17 décembre, Bong est épuisé physiquement et moralement, au point d'avoir été interdit de vol par Kenney lui-même ; l'as est placé au repos, en attendant d'être rapatrié. Poursuivant sur son élan, il y a donc peu de doute quant au fait que Thomas Buchanan McGuire, bien qu'également fatigué et nerveux, devienne l'as des as avec 40 ou peut-être même 50 victoires, sauf à ce que le destin en décide autrement.

Courant après le titre de champion, il décolle le 7 janvier 1945 au petit matin du terrain de Dulag (Leyte) à la tête d'une formation de quatre appareils du 431st FS pour une virée matinale au-dessus de l'île de Negros toujours aux mains des Japonais. Officier des opérations du 475th *Fighter Group*, McGuire dispose à ce titre d'une certaine latitude pour choisir ses missions et ses équipiers dans l'unique but de devenir l'homme au sommet du palmarès. En ce dimanche d'Épiphanie, il choisit pour ce faire un objectif prometteur et une excellente équipe. Après une demi-heure de vol, les P-38 L entament leur patrouille à la recherche de proies. Près du terrain de Fabrica, ils sont engagés en passe frontale par le pilote téméraire d'un « Oscar ». Cette attaque surprise fait éclater l'ordre de vol des Américains et tout le monde essaie de se placer derrière le Ki.43 qui, de son côté, poursuit obstinément le *1st Lieutenant* Douglas Thropp. Mc Guire et son ailier, le *Captain* Edward Weaver, parviennent à se placer en bonne position quand le pilote ennemi, l'adjudant Sugimoto Akira vire plus court et se retrouve dans les six heures du futur as des as. Afin de se dégager McGuire essaye de tourner encore plus court que son adversaire mais il sollicite trop son Lightning qui décroche et volant bas percute aussitôt le sol, tuant instantanément son pilote ! Sugimoto est à son tour étrillé par Thorpp. Contraint de poser en catastrophe son chasseur en pleine

Lockheed P-38 L-5-LO Lightning
432nd *Fighter Squadron*, 475th FG
Philippines, été 1945

zone d'insurrection, le courageux pilote du 54e *Sentai* y sera tué par des résistants philippins. Mais voici que le second *Major* ayant participé à la mission, Jack Rittemayer, est à son tour abattu par un Ki.84 du 71e *Sentai* qui a pu rallier la zone du combat. Ce deuxième japonais se bat aussi bien que le premier et parvient même à mettre Thorpp en difficulté, avant que les deux Américains survivants ne finissent par se dégager.

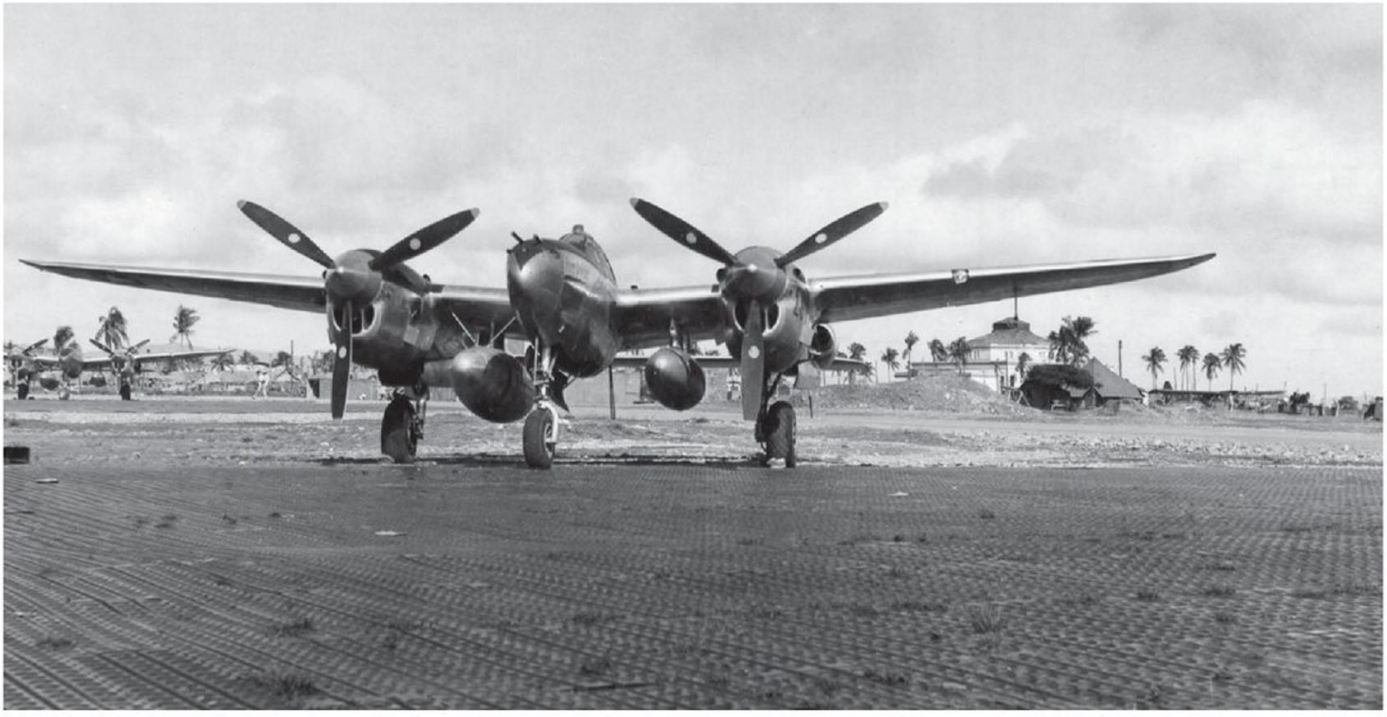
McGuire avait fait sien trois principes de base du combat aérien dans le Pacifique. Ne jamais s'engager dans un combat à basse altitude ; ne jamais laisser tomber sa vitesse en dessous de 480 km/h ; ne jamais conserver de bidons largables pendant un combat. Trop accaparé par son viseur, trop fatigué ou ayant cédé à la pression, il les aura transgressés tous les trois le jour de sa mort! Huit mois plus tard, le jour du bombardement atomique sur Hiroshima, Richard Bong disparaît à son tour en Californie, victime d'un accident à l'entraînement sur un chasseur à réaction Lockheed P-80. George Kenney deviendra finalement après-guerre le chef contesté et peu efficace d'un *Strategic Air Command* qui ne connaîtra son plein développement qu'avec l'arrivée à sa tête de son successeur, Curtiss le May.

Le *Colonel* Charles Henry McDonald, malgré ses efforts et la souplesse dont il a fait preuve à la tête du 475th FG, ne sera jamais promu général bien qu'il s'affirme dans les derniers mois de la guerre en multipliant les victoires jusqu'à atteindre un total 27 ! Bong de son vivant et McGuire à titre posthume seront tous deux honorés de la Médaille d'Honneur, qui constitue la plus haute distinction militaire américaine. Leurs disparitions laissent finalement le peu médiatique David McCampbell de l'US Navy (également récipiendaire) titulaire de 34 victoires demeurer le plus grand as américain à avoir survécu au conflit.

Avec la fin de la campagne des Philippines en avril 1945 se termine quasiment l'histoire opérationnelle du P-38. Réorganisées, les unités qui en sont dotées commencent seulement à être concentrées à Okinawa et le Shima en vue de l'assaut final prévu contre le Japon, quand ce dernier capitule. Aussitôt la commande passée pour 2 000 nouveaux P-38 L est résiliée.

Pour autant, comme en Europe quelques mois plus tôt, c'est encore un Lightning appartenant cette fois au 35th *Fighter Squadron* qui le 14 août vers 12h15 remporte ce qui constitue non seulement pour l'USAAF l'ultime victoire de la guerre du Pacifique mais également du second conflit mondial.

En trois ans, les P-38 de la 5th *Air Force* ont officiellement descendu 1 364 avions japonais, ce qui place cette grande unité au deuxième rang parmi toutes celles qui ont utilisé les « Yippees », juste derrière la 12/15th AAF opérant en Méditerranée et dans le sud de l'Europe et qui en revendique 1 425 ! ■



CONCLUSION

L'histoire du Lightning ne se limite bien sûr pas à celle du seul P-38, ni à son utilisation opérationnelle durant la Seconde Guerre mondiale. Pour être exhaustif, il aurait fallu évoquer ici l'action discrète mais essentielle des F-4 et F-5 de reconnaissance. Ils sont en effet les premiers à être entrés en action en avril 1942 en Australie sous la houlette du *Captain* Karl Polifka. Une personnalité hors normes oubliée aujourd'hui mais emblématique de la « reco » à l'américaine. On lui doit par exemple la découverte la flotte nippone en mer de Corail permettant ainsi à la *Navy* d'enrayer la progression japonaise dans le Pacifique. De Warburton à Antoine de Saint-Exupéry, ils seront ensuite des centaines à voler à bord de ces appareils et à l'instar de ces deux figures légendaires, beaucoup partiront pour des missions sans retour. Il aurait aussi fallu évoquer l'après-guerre avec les appareils (P-38 et F-5) livrés aux forces chinoises nationalistes. Repliés sur Formose (Taïwan) après la victoire de Mao, ils continueront leurs missions au-dessus du continent jusqu'au début des années 1950 bravant ainsi les MiG 15 de l'Armée Populaire de Libération. Pareillement, un mot aurait pu être dit sur ceux de l'*Aviazione Militare Italiana* qui, jusqu'en 1952, feront de même au-dessus de la Yougoslavie et de ses terres irrédentes. De ceux abandonnés ou perdus à l'Est par l'USAAF, qui ont continué à voler au début de la « guerre froide » de l'autre côté du « rideau de fer ». De ceux qui, vendus comme surplus de guerre, serviront en Amérique du sud et parmi eux de celui qui piloté par un mercenaire américain va couler en 1954 le cargo britannique *Springfjord* dans le port de San Jose au Guatemala. Des derniers enfin qui ont été utilisés jusque dans les années 1960 par des opérateurs privés afin de réaliser (avant Google Map) des prises de vues à haute altitude.

Bimoteur doté en 1940 des plus récents perfectionnements, le P-38 ne laissait personne indifférent, ses adorateurs, comme ses détracteurs. Parmi ces derniers, on relève quelques belles signatures. Le *Lieutenant Colonel* Hubert Zemke (8th AAF) a pu ainsi affirmer: « En Europe, le déploiement du P-38 s'est soldé par échec retentissant que l'Air Force n'a pourtant jamais voulu reconnaître. » Dans le camp d'en face ,le *General der Jagdflieger* Galland a pu se laisser aller à confier à un auditoire conquis par avance, après-guerre : « C'était une proie facile! Je sais que ça va déplaire à ses pilotes mais c'est vrai, son comportement en vol se rapprochait de celui de nos Bf 110. Nous le surclassions dans tous les domaines ! » Même le *Captain* « Winkle » Brown du RAE y est allé de sa petite méchanceté : « Il est très étonnant que les Américains n'aient jamais voulu tenir compte des résultats de notre étude défavorable au P-38, au prétexte que leurs deux as les plus titrés volaient à son bord en Extrême Orient ! »

Comme on le voit, le P-38 était et demeure toujours très clivant. Ceux qui l'ont peu fréquenté (Zemke) ou n'ont même jamais combattu avec lui ou contre lui (Brown ou Galland) l'ont détesté. Les autres généralement l'on adoré, oubliant parfois un peu vite ses problèmes de chauffage, l'ergonomie particulière de son poste de pilotage et la gestion complexe du vol à son bord. Robin Olds est une légende de l'Air Force. Après le P-38, il a volé sur toute une série de chasseurs d'exception du P-51, qu'il a adoré, jusqu'au F-4 Phantom aux commandes duquel il remportera quatre victoires durant la guerre du Vietnam. Il dispose à ce titre de suffisamment de recul et d'une réelle autorité pour conclure à propos des « Yippees ».

« C'était un magnifique chasseur. Il était rapide et facile à piloter une fois que vous aviez pigé certaines choses. En combat tournoyant, il ne craignait personne. Il n'était pas vicieux et vous avertissait d'un décrochage longtemps à l'avance. Si malgré tout vous l'ignoriez, il avait la capacité de se rétablir presque tout seul. Son autonomie était excellente et avec un peu d'expérience on arrivait à gérer notre consommation de façon à boucler la totalité d'une mission d'escorte. Son armement de bord avait suffisamment de punch pour vous sortir d'à peu près tous les mauvais coups. Sa structure était solide et il savait encaisser. Comme tout autre avion de combat, il était affecté certaines limitations. Si vous décidiez de ne pas en tenir compte, il n'y avait pas à chercher d'autre responsable que vous-même, ni Lockheed, ni Allison, ni quiconque : juste vous ! » ■

ANNEXES

PRODUCTION DU XP AU P-38 H

Version	Contrat	Production	N° constructeur	Désignation
XP-38	AC-8974	1	022-64-01	Model 22
YP-38	AC-12523	13	122-62-02	Model 122
P-322, Mk I	AC-31707/A-242	143	322-61-04	Model 322
P-38-LO	AC-13205	29	222-62-08	Model 222
P-38 D	AC-13205	36	222-62-08	Model 222
P-38 E	222-62-09	210	222-62-09	Model 222
F-4-1	222-62-13	99	222-52-13	Model 222
P-38 F-LO	22-60-09	126	AC-15646	Model 222
P-38 F-1-LO	222-60-15	151	AC-15646	Model 222
P-38 F-5-LO	222-60-12	100	AC-21217	Model 222
P-38 F-13-LO	322-60-19	29	AC-31707,	Model 322
P38 F-15-LO	322-60-19	121	AC-31707,	Model 322
F-4A-1 LO	222-60-13	20	AC-15646	Model 222
P-38G -1/G-10-LO	222-68-12	708	AC-21217	Model 222
P-38 G-13-LO	322-60-19	174	AC-21217	Model 322
P38 G-15-LO	322-60-19	200	AC-21217	Model 322
F-5A	222-68-16	180	AC-21217	Model 222
P-38 H	422-81-20	601	AC-24636	Model
P-38 J-1LO/10-LO	422-81-14		AC-21217/24636	Model 422
P-38J-15-LO/25-LO	422-81-22		AC-3774/40040	Model 422
F-5B-1L-O	422-81-21		AC-24636	Model 422
F-5C-1-LO	422-81-20		AC-24636	Model 422
F-5E-2-LO	422-81-22		AC-35774	Model 422
F-5E-3-LO	422-81-23		AC-40040	Model 422
Total J		2 700		
Total F-5B		200		
P-38 L/L-5-VN	422-87-23		AC-40040/760	Model 422
F-5E-4-LO	422-87-23		AC-40040	Model 422
F-5F-LO	422-81-22		AC-35374	Model 422
F-5G-6-LO	422-87-23		AC- 40040	Model 422
Total P-38 L -LO		3 810		
Total P-38 L Vultee		113		

TOP 15 DES AS SUR P-38

Pilote	Score (P-38)	Air Force, unité (principale)	Remarque : score total
Richard I BONG +	40	5th, (HQ)	
Thomas B Mc GUIRE +	38	5th, 431st FS	
Charles Mc DONALD	27	5th HQ 475th FG	
Jay T ROBBINS	22	5th,80th FS	General, retraite 1974
Gerald R JOHNSON	20	5th, HQ 49th FG	Total 24
Thomas J LYNCH +	17	5th, 39th FS	Total 20
Bill HARRIS	16	13th, HQ 347 FG	
Edward CRAGG +	15	5th, 80 th FS	
Cyril F HOMER	15	5th, 80th FS	
Walter F DUKE +	13	10th, 459th FS	
Daniel T ROBERTS +	13	5th , 433rd FS	
Robert B WESTBROOK +	13	13th, 18th FS	Total 20
Michael BREZAS	12	15th AAF, 48th FS	
Kenneth G LADD +	12	5th, 80th FS	
William J SLOAN	12	12th FS, 96th FS	

UNITÉS DOTÉES DE P-38 : 1941/45

→ MTO : 12TH/15TH AAF

- 1st FG	27th FS	71th FS	94th FS	1941/45
- 14th FG	37th FS	48th FS	49th FS	1942/45
- 82nd FG	95th FS	96th FS	97th FS	1942/45

→ PTO : 5th AAF (Nouvelle-Guinée)

- 35th FG	39th FS	/	/ 1942/43	
- 49th FG	9th FS	/	/ 1942/43	
	9th FS	7th FS	9th FS	1944/45
- 8th FG	80th FS	/	/ 1943/45	
	80th FS	35th FS	36th FS	1944/45
- 475th FG	431st FS	432nd FS	433rd FS	1943/45

→ PTO : 13th AAF

- 347th FG	339th FS	68th FS	70th FS	
- 18th FG	44th FS	6th NFS*	419th NFS/**	1943
	44th FS	419th NFS	1944	
	44th FS	12th FS	70th FS	1944/45

**Dotation P-70 : le Squadron dispose d'un très petit nombre de deux P-38F dotés de radar AN/APS 6 destinés à la chasse de nuit (adaptation locale)*
***Intégrant une partie des effectifs du 6th NFS, ce Squadron dispose d'un très petit nombre de P-38H dotés de radar AN/APS 6 (adaptation locale)*

→ PTO : 7th AAF

- 318th FG	19th FS	73rd FS	333rd FS	1944/45

→ PTO : 11th AAF (Alaska)

- 28th Composite Group	54th FS	/	/	/	1942
- 343th FG	54th FS	/	/	/	1943
	54th FS	11th FS	18th FS		1944
	54th FS	11th FS	18th FS	334th FS	1945

→ ETO : 8th AAF (Grande Bretagne)

- 55th FG	38th FS	338th FS	343rd FS	1943/44
- 20th FG	55th FS	77th FS	79th FS/	1943/44
- 364th FG	383rd FS	384th FS	385th FS	1944
- 479th FG	434th FS	435th FS	436th FS	1944

→ ETO : 9th AAF (Grande Bretagne)

- 367th FG	392nd FS	393rd FS	394th FS	1944/45
- 370th FG	401st FS	402nd FS	485th FS	1944/45
- 474th FG	428th FS	429th FS	430th FS	1944/45

→ CBI : 14th AAF (Chine)

- 51st FG	449th FS	1943/45

→ CBI : 10th AAF (Indes)

- 80th FG	459th FS	/	/	1944/45
	90th FS			1945
- 33rd FG	459th FS			1945
	58th FS	59th FS	60th FS	1944/445

→ IBC (Iceland Base Command)

- 342 Composite Group	50th FS	1942/44	

→ Los Angeles Air Défense Wing

329th FG	330th FS	331st FS	332ndt FS	337th FS	1942/44

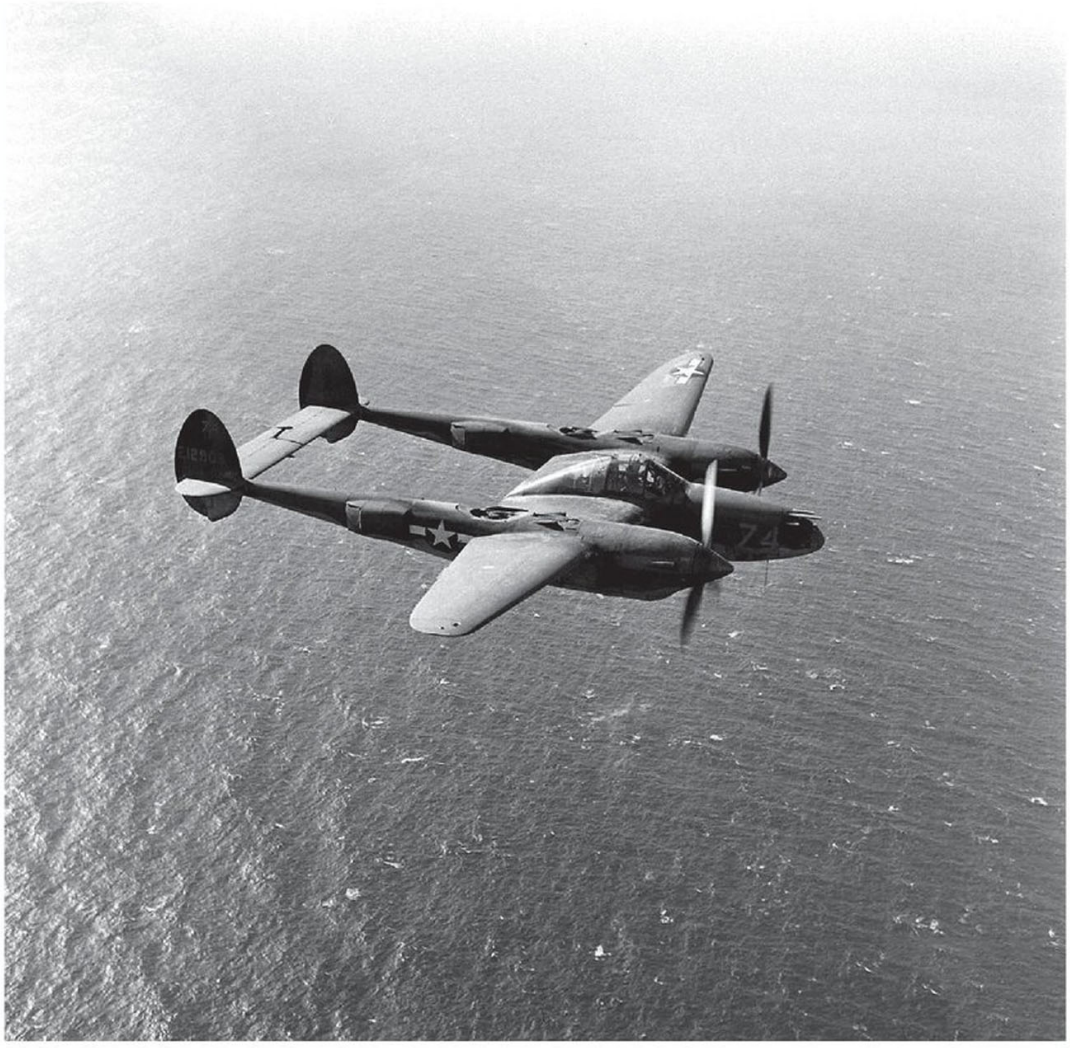
NOMS, SURNOMS ET LÉGENDES

D'abord connu à Burbank comme Model 22 puis 122, 322, 822 au gré des variantes ou des projets, le P-38 – qui est sa désignation officielle – s'est également vu attribuer de nombreux sobriquets. Il a été ainsi unanimement reconnu en France occupée (ou nouvellement libérée) à raison de son dessin original comme le « deux queues ». Cependant le « twin booms » de Lockheed a-t-il a un quelconque moment été réellement appelé « Gabelschwanz Teufel », « le démon à queue fourchue » par les Allemands et « un pilote pour deux avions » par les Japonais ? Ces appellations ronflantes sont apparues ou réapparues sous le clavier d'auteurs anglo-saxons qui les ont popularisées dans les années 1960-70. Elles ont perduré et se sont vivifiées jusqu'à nos jours au travers des œuvres de leurs copistes successifs.

« Le démon à queue fourchue » est-il pour autant une pure invention de plume ? Quand on se penche sur les origines de cette légende éditoriale, à défaut d'être tout à fait urbaine, on tombe *a priori* sur le compte-rendu d'interrogatoire d'un officier italien capturé en Tunisie qui aurait ainsi qualifié cet avion parfaitement reconnaissable de « *Il diavolo a coda biforcata* » ou quelque chose d'approchant. Malheureusement ce document n'ayant jamais été reproduit, il est difficile de se faire une opinion. On notera simplement que le 49th *Fighter Squadron* du 14th *Fighter Group* avait choisi pour emblème la face rouge et grimaçante d'un démon greffée sur la silhouette parfaitement bipoutre d'un Lightning. Il n'est donc pas impossible compte tenu du nombre de P-38 perdus par ce *Squadron* en Afrique du nord que le mystérieux prisonnier italien ait pu inspecter l'épave de l'un d'eux et remarqué cet insigne diabolique.

Il est ensuite exact de noter que jamais la Luftwaffe ou ses homologues de l'Axe étendus au Japon n'ont usé de métaphores fleuries pour désigner le Lightning qui apparaît toujours tel que tel dans les rapports allemands. Pour autant et comme l'ont rapporté des vétérans de la Wehrmacht peu enclins par nature à lire la prose de Martin Caidin, le terme imagé désignant dans leurs rangs le P-38 était bien celui repris par l'auteur américain. Ils avaient, il est vrai, tout à craindre de cet appareil malfaisant qui, tel un démon sorti de sa boîte, semblait surgir de nulle part toujours animé à leur endroit des plus noires intentions.

À l'inverse, chez les aviateurs, ceux qui l'ont longuement pratiqué l'ont adoré... Les autres un peu moins ! Dans les rangs des premiers quelqu'un a pu dire un jour : « Si le Christ revenait sur terre sous la forme d'un avion , ce serait un P-38 ! » On ne connaît ni le niveau réel ni les causes précises d'une telle exaltation. Ce que l'on peut affirmer en revanche, c'est que cet appareil ne laissait pas indifférent. Contempteurs ou zélateurs, tous s'accordent à lui reconnaître qu'il était rapide, très bien armé et qu'il disposait de superbes qualités de grimpeur. Au rayon des faiblesses, figure d'abord son comportement dangereux en piqué, phénomène né de son aptitude à approcher rapidement d'un Mach critique pourtant relativement faible. On relève ensuite des problèmes notoires de fiabilité qui ne se sont manifestés qu'en Europe. Enfin sa maniabilité a pu être considérée au moins dans ses premières versions comme inférieure à celle de ses contemporains monomoteurs. L'étude de la carrière opérationnelle du Lightning nous permet de séparer le bon grain de l'ivraie, et à chacun de se faire une opinion. ■



BON DE COMMANDE

*ATTENTION : les tarifs et les formules d'abonnement de ce bon de commande sont valables jusqu'au 1er octobre 2018.

Abonnements (à partir du n°67 inclus)	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
☐ Je m'abonne à **AÉROJOURNAL** pour 1 an, soit 6 numéros	35,00 €	40,00 €	45,00 €	x _____ =	€
☐ Je m'abonne à **AÉROJOURNAL** pour 2 ans, soit 12 numéros	65,00 €	75,00€	85,00 €	x _____ =	€
☐ NOUVEAU : ABONNEMENT BIMESTRIELS + HORS-SÉRIE Abonnement d'un an à **AÉROJOURNAL**, soit 6 numéros, à partir du n°67 inclus + 3 numéros hors-série, à partir du n°31 inclus	75,00 €	90,00 €	100,00 €	x _____ =	€

Hors-séries	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
HS n°11 : **Phantom israéliens au combat** (ref.571)	11,50 €	14,50 €	18,50 €	x _____ =	€
HS n°16 : **L'IL-2 Chtourmovik (ref.576)**	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°17 : **Le B-17 Fortress : 1943-1945** (ref.577)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°18 : **Le B-17 Fortress : *The Mighty Eigth*** (ref.578)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°22 : **Fw190 Jabos au combat** (ref.582)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°24 : **Les as de l'*US Navy*** (ref.584)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°25 : **Arado 234** (ref.585)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°26 : **Le F6F Hellcat** (ref.586)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°27 : **Le Heinkel He 162 *Volksjäger*** (ref.587)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°29 : **Les chasseurs Yakovlev** (ref.12029)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°30 : **Mai-Juin 1940** (ref.12030)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°31 : **P38 Lightenning** (ref.12031)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€

Anciens numéros (8 € pièce, toute destination) :

☐ n°19 : La renaissance de la *Luftwaffe* (Réf. 104)	☐ n°41 : *Kampfgeschwader* KG 200 (Réf. 541)
☐ n°20 : *1st Air Commando* (Réf. 105)	☐ n°42 : KG 200 « Beethoven » (Réf. 542)
☐ n°23 : Le bombardier en piqué (Réf. 523)	☐ n°43 : Les As de l'armée impériale japonaise (Réf. 543)
☐ n°25 : Le Menschel RS 123 en opérations (Réf. 525)	☐ n°44 : Monstres marins : le Martin PBM Mariner Réf. 544)
☐ n°26 : *Jagdgeschwader*, les escadres de chasse (Réf. 526)	☐ n°45 : *Jagdverband* 44 (Réf. 545)
☐ n°27 : *Stafers and big guns* (Réf. 527)	☐ n°46 : L'aéronavale impériale en guerre (Réf. 546)
☐ n°28 : Opération « OVERLORD » (Réf. 528)	☐ n°47 : Les Stukas de Rommel (Réf. 547)
☐ n°29 : Les briseurs de barrages (Réf. 529)	☐ n°52 : *49th Fighter Group* au combat (Réf. 552)
☐ n°30 : Les cavaliers de l'apocalypse (Réf. 530)	☐ n°53 : La menace fantôme, V1 contre RAF (Réf. 553)
☐ n°31 : Dissuasion à la française (Réf. 531)	☐ n°57 : Le Heinkel He 177 Greif (Réf. 11057)
☐ n°32 : Chasseurs de *U-Boote* (Réf. 532)	☐ n°58 : *Sturmflieger* - À l'assaut des Forteresses (Réf. 11058)
☐ n°33 : Les ailes volantes des frères Horten (Réf. 533)	☐ n°59 : Berlin 43/44 - Peur sur la ville (Réf. 11059)
☐ n°34 : La chasse allemande face à l'Ouest (Réf. 534)	☐ n°60 : *Wilde Sau* (Réf. 11060)
☐ n°35 : *Regia Aeronautica* dans la bataille d'Angleterre (Réf. 535)	☐ n°61 : Berlin 43/44 - Au coeur du brasier (Réf. 11061)
☐ n°36 : Pilotes belges sur Hawker Typhon (Réf. 536)	☐ n°62 : El Alamein (Réf. 11062)
☐ n°37 : Kamikaze, la vanité de l'héroïsme (Réf. 537)	☐ n°63 : *Luftprodktion*, le défi industriel (Réf. 11063)
☐ n°38 : *Jagdgeschwader*, les escadres de formation (Réf. 538)	☐ n°64 : Hs 129, le tueur de chars (Réf. 11064)
☐ n°40 : Insurrection en Irak (Réf. 540)	☐ n°65 : JG 52 - L'escadre de tous les records (Réf. 11065)

Nombre de numéros sélectionnés : _____ x 8€ = €

TOTAL (abonnements + hors-séries + anciens numéros) : €

ATTENTION :

Les stocks variant très vite, nous vous conseillons de visiter notre site internet afin de prendre connaissance des produits disponibles.

Bon de commande à retourner à :

CARAKTÈRE
Service abonnements
Résidence Maunier
3 120 route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
FRANCE

Votre commande pourra vous parvenir sous plusieurs plis ; les délais de traitement et d'acheminement par La Poste varient de 6 à 20 jours.
Merci de votre compréhension.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail : .....
Tél. : .....

Merci de nous fournir un numéro de téléphone ou un email afin de pouvoir vous contacter en cas de rupture de stock.

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Virement Swift
☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

NOUVELLE PUBLICATION

caraktère presse & éditions

DISPONIBLE EN OCTOBRE 2018

CAMOUFLAGES & MARQUES DE L'ARMÉE DE L'AIR 1939 - 1945

216 PAGES
FORMAT 21X28.5 CM
COUVERTURE CARTONNÉE

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur les camouflages et marques français sans avoir osé le demander, le grand spécialiste de la question, Christian-Jacques Ehrengardt, vous le détaille en 216 pages.

Et puisque, comme aurait dit Napoléon, si Niepce était né un siècle plus tôt, une petite photo vaut mieux qu'un long discours, ce livre est bourré d'illustrations : près de 500 photos et 100 profils en couleur, avec de nombreux tableaux d'insignes.

L'auteur passe en revue les usages – et les nombreuses exceptions – de la période 1938-1940, puis étudie les spécificités des avions de l'Aéronautique navale, les marques particulières de l'aviation de Vichy et des FAFL (d'Afrique, de Grande-Bretagne et même de Russie), et enfin termine ce vaste tour d'horizon par la reprise de la lutte aux côtés des Alliés.

Si de l'uniformité naquit l'ennui, une chose est sûre : on ne risque pas de s'ennuyer avec les camouflages et marques des avions français de la Seconde Guerre mondiale !

TARIFS DE PRÉ-COMMANDE valables jusqu'au 30 septembre 2018

POUR PASSER VOTRE COMMANDE :

Par téléphone au +33 (0)4 42 21 06 76

Par email : contact@caraktere.com

Sur notre site internet : www.caraktere.com

FRANCE MÉTROPOLITAINE	~~44,90€~~	39,90€
UNION EUROPÉENNE & SUISSE	~~49,90€~~	44,90€
RESTE DU MONDE & DOM-TOM	~~54,90€~~	49,90€

Frais de port inclus

aero JOURNAL HORS-SÉRIE

P38 LIGHTNING

Né juste avant la guerre, en même temps que Superman, le P-38 était plus célèbre en 1940 que le fils de Jorel auprès des adolescents du Midwest ou de Californie ! Il faut avouer que le plus beau chasseur de sa génération* ne pouvait pas laisser indifférent avec son design futuriste et élégant propre aux ingénieurs de la Lockheed : que l'on pense à son contemporain, le sublime L-12 Electra, pour s'en convaincre !

Malgré des débuts difficiles, le « diable à queue fourchue » saura trouver son rôle et largement contribuer à la victoire des Alliés, combattant aussi bien en Europe, en Afrique du Nord, que dans le Pacifique, où il s'est taillé une réputation d'efficacité. Il reste aujourd'hui moins d'une demi-douzaine de Lightning en état de vol à travers le monde. En voir évoluer un demeure un privilège rare et qui marque à jamais la mémoire des spectateurs. Pour appréhender la richissime histoire de ce pur-sang, on pourra utilement se référer au prochain hors-série d'Aéro-journal : un historique de presque 120 pages, signé Guy Julien et richement illustré de plans, de profils et de photos, à paraître en août.

L'avion de « Rex » Barber, tombeur du « Betty » de l'amiral Yamamoto, d'Antoine de Saint-Exupéry ou encore de Richard Bong, as des as américains avec 40 victoires, n'aura alors plus de secrets pour vous !

Aérojournal Hors-série n°31
Septembre - Octobre 2018

M 03410 - 31H - F: 14,90 € - RD

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C